Día de la Armada

LAS NAVES DE LA PATRIA NACIERON EL 17 DE MAYO





crónica

1814
TRAMPOLIN HACIA EL PODER NAVAL ARGENTINO

Una Historia que se Forjó a Coraje y Pólvora

LOS ALBORES DE LA LIBERTAD

*La primera fuerza naval argentina tuvo su origen en los albores de la Independencia, cuando hubo necesidad de enfrentar con infinito coraje, en las aguas del Río de la Plata, al poderío naval realista del Real Apostadero de Montevideo. El **17 de mayo de 1814** la escuadra al mando del almirante Guillermo Brown obtiene un triunfo decisivo sobre las fuerzas españolas, importante hecho de armas que decide la rendición de la plaza y afianza el proceso de la emancipación argentina. Pólvora, coraje y por fin ¡Libres!*

ES precisamente en la conmemoración de esa batalla, que rubricó el sueño viril de los argentinos de ser la nación libre e independiente, que se celebra todos los años el **Día de la Armada Nacional.** Esa victoria de la naciente armada criolla disipó la más fuerte amenaza a la Revolución de Mayo e hizo posible la declaración de nuestra independencia en el Congreso de Tucumán.

Claro está que la historia naval tiene otros antecedentes que se remontan a partir de 1810, cuando los criollos, superando infinidad de dificultades y limitaciones tanto en el orden material como de conocimientos navales, deciden encarar la defensa del Río de la Plata, permanentemente hostigado por la flota realista, con el considerable peligro que ello entrañaba para la incipiente nación surgida como pueblo libre tras el grito de Mayo.

La precariedad de las naves y la insuficiente preparación no podían dar buenos resultados; el coraje no fue suficiente para suplir tan grandes deficiencias ,y el combate de San Nicolás es la primera derrota que sirve, no obstante, para retemplar los corazones criollos.

Después de San Nicolás, a Juan Larrea, integrante de la Primera Junta, se debe la persistencia en armar una nueva escuadrilla para la defensa de las aguas territoriales, depositando esa responsabilidad en el avezado marino irlandés que había hecho suya la causa de Mayo. Aquella preocupación de los patriotas dio sus frutos y es a partir de ese momento que la historia de la Armada argentina se entrelaza entrañablemente con la vida del país, en una acción palpitante, mancomunada, donde no se puede pensar o hablar de éste sin tener en cuenta a aquella.

En los instantes supremos de la patria, de su lucha emancipadora o de la forja cotidiana de su futuro, ha estado y está presente la Armada. La historia los días transcurridos, la muestran heroica en las batallas contra el imperio del Brasil y ante la prepotencia de naciones europeas que pretendieron desconocer la hidalguía soberana de nuestro pueblo.

Allí está la lucha de la Triple Alianza, o cuando la nacionalidad se afianza en la colonización del dilatado territorio del sur argentino llevando a bordo de sus naves a hombres como **Piedrabuena,** pionero y patriarca de la Patagonia austral; o de la figura del capitán de fragata Carlos Moyano, explorador y científico de relevante valía, sólo para mencionar a algunos de los integrantes de ese grupo de hombres que con mucho coraje y enorme sacrificio, sin trepidar en nada, arriesgando sus vidas, descubrieron, indagaron y permitieron mantener para el país una extensión terrestre de gran riqueza, y una plataforma submarina adyacente de **más de 1.000.000 de kilómetros cuadrados,** que guarda en sus entrañas un valioso patrimonio nacional, aún no debidamente explorado y explotado, y que permanentemente suscita la codicia de las grandes potencias.

⚓ MAYO Y BROWN

Pero retornemos a los albores de la nacionalidad, a la dura y difícil lucha por quebrar de raíz el cerco realista. Luego de la gesta de Mayo, los patriotas se encontraron con el grave problema que significaba carecer de una escuadra. Como queda dicho, todo el poder naval del Río de la Plata residía en la flota realista, con asiento en el Real Apostadero de Montevideo.

El dominio de las aguas por los españoles era tan completo que no sólo estimaban ser los dueños del estuario, sino de todos los ríos, dificultando de esta manera las comunicaciones interiores, tanto comerciales como militares.

Es debido a esa falta de apoyo naval que la expedición de Belgrano al Paraguay fue condenada al fracaso ya antes de partir. Precisamente, para darle algún apoyo, el gobierno de la Junta formó la primera escuadrilla patriota: tres pequeños barcos —el bergantín **25 de Mayo,** la goleta **Invencible** y la balandra **Americana—,** que al mando del heroico **Azopardo fueron aniquilados en el mencionado combate de San Nicolás el 2 de marzo de 1811,** por las aguerridas y superiores fuerzas navales al mando de Romarete. En esos días, los realistas, dueños del bastión de Montevideo, tomaban en broma a los revolucionarios de Buenos Aires festejando una décima que decía:

Aunque se rompan los sesos
allá en el café de San Marcos,
no evitarán que sus barcos
zozobren o sean presos;
gaste millones de pesos
la República Argentina,
agote la Famatina
ese mineral tan vasto,
que a pesar de tanto gasto
no puede tener marina.

Que el cantito se les atragantó, no cabe ninguna duda. ¡Y de qué manera! Claro que no fue fácil y tuvieron que transcurrir tres años hasta que la décima se convirtiera en marcha fúnebre para los realistas. Durante esos tres años —de 1811 a 1814— Montevideo estuvo sitiada por tierra, pero sin que ello hiciera mella a los enemigos de Mayo, puesto que se abastecían por agua y sus buques habían bombardeado varias veces a Buenos Aires.

Y, lo que era más grave aún, su dotación militar doblaba en número a la de los sitiadores. Esa plaza era desde el punto de vista militar más que ideal, porque desde ella la expedición española podía concluir con el gobierno patriota. **Ese bastión realista se encontraba a poco más de cien kilómetros de la capital de las Provincias Unidas, extendiendo sus alas amenazadoras sobre los sueños de independencia de los argentinos y de América.**

⚓ LA VICTORIA

Los hechos de la historia muestran que en esos tiempos, en tanto que los vaivenes de los triunfos y las derrotas acompañaban la suerte de los ejércitos de la patria, que en el norte y en el oeste defendían la revolución americana, en la Banda Oriental se eternizaba el sitio de Montevideo, con la amenaza cierta **—en 1814—** de que España, concluida la ocupación napoleónica, enviase una gran expedición a socorrerla y ocupar luego Buenos Aires.

Ante ese peligro, Alvear instó a su tío, el Director Supremo Posadas, para que armase una escuadra con que completar el sitio de Montevideo. Larrea —ministro de Hacienda— volcó todos sus afanes para arbitrar los fondos necesarios. En este punto corresponde recordar al ciudadano norteamericano Guillermo Pío White, que puso su fortuna y su prestigio comercial para realizar la compra de los buques, una veintena de naves de distintos tipos y poderío.

Ya estaban las naves pero faltaba el hombre capaz de convertir esa flota en una fuerza naval: y la elección fue genial, ya que recayó en el marino irlandés Guillermo Brown que fue nombrado su jefe con el grado de teniente coronel de marina. **Allí se inició la epopeya de la marina argentina y la de Brown como el arquetipo de heroe naval de su patria de adopción.**

El 8 de marzo de 1814 se inicia la campaña que habría de concluir con la caída de Montevideo antes de los cuatro meses. Ese día, el gran almirante levaba anclas del puerto de Buenos Aires al mando de una parte de su escuadra, y al directo de la fragata **Hércules,** rumbo a la isla Martín García, donde una fuerza realista al mando del valiente Romarate custodiaba el paso de los ríos.

Brown logra **el 15 de marzo** un gran triunfo, al tomar la isla y derrotar y poner en fuga a la flota enemiga. Días después se volvió a combatir en **Arroyo de la China,** para finalmente, con una visión estratégica del almirante irlandés, reconcentrar todas sus fuerzas y bloquear al puerto de Montevideo, para apurar la acción y obligar a la escuadra realista a librar combate o rendirse.

Salió entonces la escuadra de Montevideo, siendo derrotada tras dos días de combate, **el 17 y 18 de mayo,** para retornar, ya muy maltrecha, a buscar el amparo de su apostadero bajo los cañones de la fortaleza. Naturalmente, sitiada por tierra y bloqueada por mar, la situación de la plaza no podía prolongarse.

Así las cosas, por fin, el **23 de junio de 1814** se entregaba la plaza de Montevideo al ejército sitiador, agobiada por las penurias insalvables de las derrotas navales y el bloqueo. **La caída de Montevideo tuvo un efecto decisivo en el curso de la emancipación americana. Levantó la moral de todos los patriotas del continente; hizo imposible cualquier expedición sobre el Río de la Plata, dando un respiro a los ejércitos que combatían en el norte, puesto que los realistas se retiraron hacia el Alto Perú y detuvieron a los que por Chile pretendían invadir a Cuyo.**

La victoria del gran almirante y la incipiente Armada Argentina en Montevideo hizo posible, en suma, la formación del Ejército de los Andes y la campaña sanmartiniana y, sobre todo, dio resonancia de bronce al ¡Sí, Juro! de los congresales de Tucumán, cuando proclamaron que éramos un país independiente.

Por si fuese necesario recordarlo, allí están las palabras del **Gran Capitán** en su carta a Guido. Analizando el triunfo de la Armada de 1814, expresó: **"es lo más grande que ha hecho hasta el presente la revolución americana..."**

Finalmente, un extraordinario colaborador del general san Martín, Bernardo de Monteagudo, escribió en 1820: **"Habrá dos cosas que llamarán la atención del historiador del porvenir: el triunfo naval de Brown sobre la escuadra de Montevideo, y el cruce del ejército de los Andes por San Martín".**

⚓ FECHAS IMPORTANTES

El 5 de mayo de 1815 se sancionó el Estatuto Provisional del Estado, que dio origen a la Comandancia General de Marina, aprobada con modificaciones por el Congreso de Tucumán. Durante varios años el general Matías de Irigoyen y el brigadier José Matías Zapiola, se turnarían en la conducción de la Comandancia General de Marina. Ambos jefes, con un historial naval extraordinario en sus fojas de servicio, aportarían sus conocimientos y sus eficientes comportamientos, contribuyendo a la creación de la escuadra con la que hubo que enfrentar el bloqueo de Buenos Aires, al que se sometió la flota del Imperio del Brasil.

Nuevamente Brown fue convocado para conducir a la escuadra argentina que se batió en muchos combates y dio muestras de heroísmo en **Quilmes** y **Monte Santiago** y una acabada demostración de valentía y caballerosidad en sus victorias de **Los Pozos,** el **Juncal** y **Carmen de Patagones.**

Con todo, apenas concluida la guerra, el cargo de Comandante General de Marina fue suprimido por decreto del 4 de setiembre de **1829** y sus funciones pasaron a ser atendidas por la Capitanía y Comandancia del Puerto de Buenos Aires y sus delegaciones. A pesar de la necesidad de contar con una fuerza que defendiera las costas y el tráfico nacionales, el país siguió improvisando en materia de conducción naval, hasta el año **1876** en que el presidente Avellaneda designa a Adolfo Alsina ministro de Guerra y Marina, cargo que subsiste hasta **1889.** En el ínterin y aún después, aparecieron varios cargos ejecutivos o de asesoramiento como la Maestranza de Marina, en **1879;** la Junta Superior de Marina en **1881;** la Junta Consultiva de Marina, en **1890;** el Estado Mayor de la Armada, en **1881,** que se convirtió en **1890** en el Estado Mayor General de la Armada, que asumiría la conducción de los temas navales hasta la creación del Ministerio de Marina, en **1898.**

⚓ VISION DE SARMIENTO

Hasta su organización en **1890** la Argentina siempre había contado con escuadras armadas para cada circunstancia. El peligro interno o externo forzó a los gobiernos nacionales a actuar en cada ocasión, pero jamás se sentaron previsiones a largo plazo.

Los hechos históricos señalan que antes de esa fecha **Domingo Faustino Sarmiento** es quien crea la primera flota permanente, que se conoce por la **Escuadra de Sarmiento,** con la que se introdujeron en el país los primeros buques de hierro y de vapor. Durante la guerra contra el gobierno del Paraguay, la Argentina apenas contaba con algún transporte de tropas como el **Guardia Nacional,** que poseía una artillería mediana y que se lució durante las acciones del **Paso de Cuevas.**

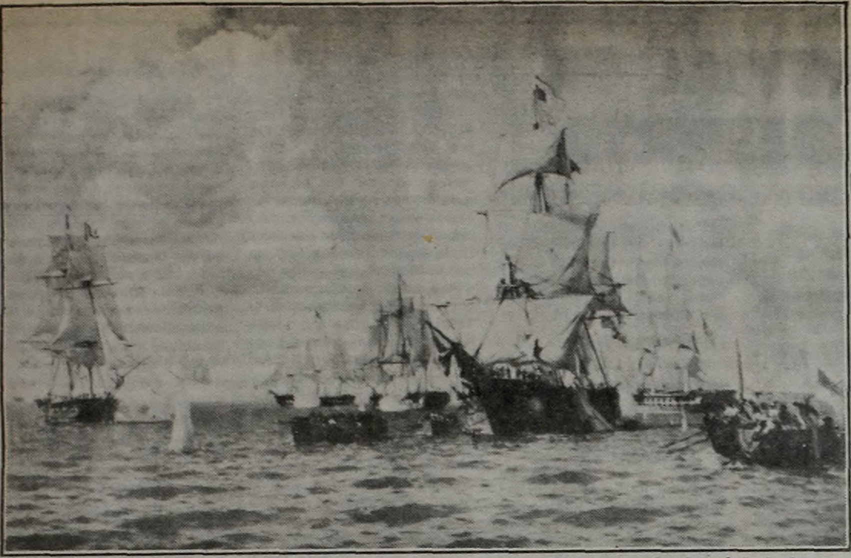
Aquellos eran tiempos difíciles para el país, desangrado aún por luchas intestinas, con la carga que representaba la Guerra de la Triple Alianza, pero Sarmiento, conocedor del problema, fuerza en el Congreso Nacional la sanción de una ley por la que se dispone crear una flota con buques modernos en la que se invierte la octava parte del presupuesto nacional.

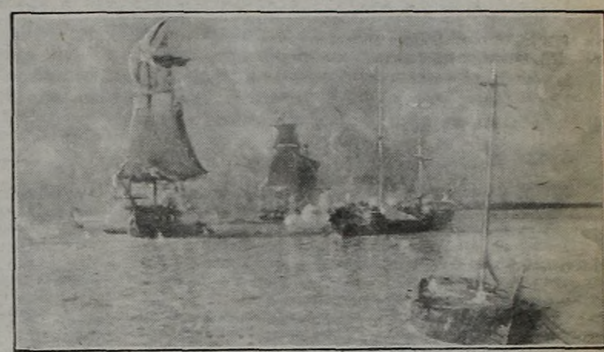
La fecha de sanción y promulgación de la ley merece ser recordada: **27 de mayo de 1872.** La Argentina tuvo a partir de ese momento una escuadrilla moderna con buques de hierro, a vapor, adecuadamente armados. Se integraba con dos monitores o acorazados, dos cañoneras, cuatro bombarderas y dos avisos. También se adquieren lanchas y torpedos con lo que el país llega a un estado adecuado para su defensa.

La escuadra del visionario Sarmiento tuvo participación destacada en la represión de los levantamientos del caudillo entrerriano **José López Jordán** y también participó en las campañas de los años **1874** durante el levantamiento de Mitre y en **1880,** en oportunidad de debatirse la federalización de Buenos Aires. Asimismo, le cupo tener que desempeñarse en otras acciones como el establecimiento de cordones sanitarios, servicios de lazaretos flotantes y cuaternarios, transporte de mercade-



¡LIBRES! Las naves patriotas al mando de Brown en el combate de Montevideo.


LA FIBRA DE BROWN. *El combate de Quilmes en el que se debatió en absoluta inferioridad.*


PRUEBA DE FUEGO. *Derrota en San Nicolás templó los espíritus.*

rías, efectos y pertrechos de guerra, pasajes, correos y encomiendas.

ORGANIZACION

Durante el siglo pasado la Argentina mantuvo una larga situación conflictiva con Chile a causa de los límites en la Patagonia. En muchas ocasiones pareció que la única solución era la guerra entre los dos países que respondían a un *origen común*. Esta situación hizo que la Marina de Guerra mereciera la atención de varios gobiernos que dispusieron diversas medidas para su modernización y equipamiento.

Una tercera etapa en la organización de la Armada moderna se cumple a partir de **1890** en que se aumenta nuestra flota con la construcción de varias unidades. Además, se construyen e instalan modernas bases de apoyo en tierra como el **Puerto militar de Bahía Blanca,** los arsenales de **Río Santiago y Buenos Aires,** que se agregan al de **Zárate,** creado por Sarmiento.

La adquisición de buques modernos y la instalación de bases fijas en tierra fueron los elementos decisivos para la consolidación de la Armada como institución de la Nación encargada de la custodia de las fronteras en el mar.

Bajo la presidencia de **Roca,** se designa el **12 de octubre de 1898** ministro de Marina al comodoro **Martín Rivadavia.** A pesar de su prematura muerte, el comodoro Rivadavia llevó adelante grandes realizaciones, entre las que se destaca el incremento del poder naval que llegó a ser el más grande que tuvo la República y que es considerado uno de los elementos que gravitaron en forma decisiva en el arreglo pacífico *con Chile en la cuestión de límites patagónicos.*

LA ARMADA, EL PAIS

Con toda seguridad se puede afirmar que la Armada de hoy es fiel custodio de la tradición y de las glorias que le legaron sus antepasados, pero adaptada a los tiempos modernos, en medio de un marco distinto y diverso. Las difíciles instancias por las que atravesó el país recientemente, pusieron de manera transparente en el tapete la capacidad del poder naval y el alistamiento de sus componentes: Flota de Mar, Infantería de Marina y Aviación Naval.

Y cuando se habla de las enormes riquezas de la plataforma submarina argentina y de la codicia de las grandes potencias, se recuerda lo ocurrido no hace mucho, cuando la Armada Nacional debió defender con energía el patrimonio de nuestra dilatada plataforma marítima ante buques intrusos que intentaron depredar el Mar Argentino, es decir, el territorio nacional.

Aunque sea un lugar común, conviene recordar que la presencia de la Armada Nacional es vital en el desarrollo científico a través de múltiples y ponderadas tareas que cumple el Servicio de Hidrografía Naval con las prospecciones marítimas, el estudio del clima en el mar, las observaciones astronómicas de la Estación Central de Punta Indio y el Observatorio Naval Buenos Aires.

Esa Armada de Brown, es asimismo seguridad en el mar y promotora de nuestra creciente Marina Mercante y del desarrollo de nuestra industria naval. No se detiene allí su accionar y abarca un amplio espectro de acción cívica, sobre todo en el plano de la educación y la sanidad en los cuatro confines del país. Porque la generosidad, el elevado sentido de la solidaridad y de amor entrañable a la Patria, son los *rasgos sobresalientes de los hombres de la* institución de Brown: valor, coraje, sacrificio ycaballerosidad son los elementos que caracterizan al marino argentino.

APOYO LOGISTICO FLUVIAL EN LA CONQUISTA DEL DESIERTO

En los primeros años de la década de 1870 la República, que avanzaba superando las profundas crisis políticas que habían signado su nacimiento como nación libre, arrastraba aún el pesado lastre del desierto indómito, que representaba inmensos territorios dominados por los indios salvajes.

En la zona del Sur, los malones indígenas partían de los contrafuertes andinos de la Patagonia, en la zona en que los pasos bajos de la cordillera permiten un fácil tránsito. Esos parajes, que se conocían entonces con el nombre genérico de "País de las manzanas", permitían a los indios chilenos ingresar sin dificultades en territorio argentino y con sus congéneres de aquende los Andes, depredar las estancias y arrear luego el ganado que se engordaba en las praderas de la precordillera argentina para ser, luego, comercializado en Chile.

El problema más serio que se planteaba para las tropas que se empleaban para terminar con aquel temible flagelo, estaba representado por las enormes distancias que tendrían que recorrer las columnas de abastecimiento. Pero la solución se obtuvo con el empleo del puerto marítimo de Carmen de Patagones, que ofrecía la posibilidad de utilizar las rápidas y económicas comunicaciones por mar que así asegurarían el apoyo logístico, tanto para abastecer las operaciones militares, cuanto para los pobladores que trataran de afincarse en los territorios liberados. Había que aprovechar, entonces, no solo el puerto de Patagones sino también la vía fluvial que ofrecía el Río Negro.

Ya en la campaña de Juan Manuel de Rosas en 1833, se ensayó este sistema de aprovisionamiento y, mientras la columna del Ejército a las órdenes del general Angel Pacheco se internaba hasta el "País de las manzanas", el piloto Nicolás Descalzi exploraba el Río Negro hasta la isla Choele Choel a bordo de la goleta Encarnación.

Desgraciadamente hubo que dar término a esos trabajos al retirarse las tropas, pero el cargamento de cueros que transportó la pequeña goleta desde Choele Choel hasta Patagones, constituyó el primer antecedente del uso del transporte fluvial en aquella zona. De todos modos, en esa época la utilización de buques de vela obligaba a subir el río navegando **a la sirga,** lo que hacía la operación excesivamente lenta y onerosa.

La navegación a vapor comienza en el Río Negro en 1868, cuando el vaporcito **Transporte,** que luego se llamó Choele Choel, participó en la fundación y asentamiento del fortín Conesa; este buque estuvo sucesivamente al mando del capitán de Marina Ceferino Ramírez y del sargento mayor de Marina Clodomiro Urtubey.

Posteriormente, en 1872, el entonces teniente coronel de Marina Martín Guerrico, con el vapor **Río Negro** y la ayuda de botes, realizó un prolijo estudio hidrográfico del río.

AMENAZA

A todo esto, las ambiciones territoriales de los chilenos ponían de manifiesto la necesidad de hacer efectiva la presencia argentina en la zona de Santa Cruz. Desgraciadamente, una vez más los argentinos habían descuidado sus asuntos marítimos y no se contaba más que con una pequeña escuadra de buques fluviales. A pesar de ello y con el concurso de aquellas pequeñas unidades, se formó una escuadrilla que se puso al mando del comodoro Luis Py y que estaba compuesta por el monitor acorazado **Los Andes,** la cañonera **Uruguay,** comandada por Guerrico y en la que estaban embarcados los cadetes de la Escuela Naval, las bombarderas **Constitución** y **República,** y la barca **Cabo de Hornos.**

Esta fuerza, que conducía un destacamento de tropas del Ejército, arribó a Santa Cruz a fines de noviembre de 1878 y afirmó solemnemente el pabellón argentino en el cañadón Misioneros, el 1º de diciembre del mismo año. Py permaneció con sus buques hasta mayo de 1879, en que recibió la orden del ministro de Guerra y Marina, general Roca, de dirigirse a Patagones para participar en la ofensiva definitiva contra el indio salvaje.

Si bien estos buques no participaron directamente en las operaciones militares, Guerrico y algunos de los cadetes de la **Uruguay** formaron parte de la plana mayor del vapor **Triunfo,** y la presencia en el Carmen de las otras unidades constituía una reserva y mantenía a los marinos unidos a las acciones de sus compañeros de armas.

Los planes del general Roca preveían el uso del Río Negro como ruta de abastecimiento de la línea de fortines que habría de constituirse a lo largo de las márgenes de aquel río. Para ello designó nuevamente al entonces coronel Guerrico para que con el vapor de ruedas **Triunfo** apoyara desde el río el avance de las tropas del Ejército. Desgraciadamente, las condiciones de aquel buque, unidas a lo difícil de la navegación del río, hicieron que la tarea tuviera que reducirse a una nueva exploración del río y al trazado de una carta de navegación de éste hasta la confluencia con el Limay.

Al retornar de su campaña, el general Roca embarcó en el **Triunfo** y llegó a su bordo hasta Patagones. Allí pasó a la cañonera **Paraná** en la que, junto con los buques del comodoro Py, regresó a Buenos Aires.

TERCER INTENTO

Indican los hechos históricos que como consecuencia de esa experiencia se creó la **Escuadrilla del Río Negro,** destinada a atender los servicios de exploración, transporte y apoyo a las operaciones militares en aquella cuenca. Para ello se adquirieron dos pequeños vapores que se llamaron **Río Neuquén y Río Negro.** Con el primero de ellos el comandante de la escuadrilla, teniente coronel de Marina Erasmo Obligado, emprendió una exploración del río con la intención de remontarlo y llegar por el Limay hasta el lago Nahuel Haupi, en apoyo de la ofensiva emprendida por las tropas del general Villegas.

Zarparon de Carmen de Patagones el 25 de febrero de 1881 y llegaron hasta la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, pero una gran bajante de las aguas les impidió seguir adelante. En consecuencia, debieron regresar a fines de mayo cuando las tropas de Villegas volvían de su exitosa campaña.

El 8 de octubre del mismo año, Obligado volvió a intentar la operación, esta vez con el vapor **Río Negro.** La altura de las aguas del Limay les fue propicia, pero tuvieron que desistir de llegar con el vapor hasta el lago pues una curva pronunciada de ese río en las proximidades de la desembocadura del Collón Curá y en la que hay un gran peñón que llamaron "del Río Negro", los obligó a fondear en aquel punto. Obligado resolvió continuar la expedición en dos botes, pero tuvieron que regresar al ser atacados por un gran número de indios de la tribu del cacique Sayhueque. El 3 de diciembre estaban de vuelta en Patagones.

LA ESCUADRILLA

Por tercera vez se reanudó el intento el 31 de octubre del año siguiente. La experiencia adquirida en los viajes anteriores les permitió llegar con relativa rapidez, Limay arriba, hasta el peñón del Río Negro, donde el vapor debió detenerse nuevamente al no poder vencer el paso. Obligado volvió a embarcar en dos botes y con un reducido grupo de hombres, navegando a la sirga, alcanzó hasta un punto situado a tres leguas, aguas abajo de la desembocadura del Río Traful.

Ante lo avanzado de la estación, la fatiga de sus hombres y el temor de que el vapor **Río Negro** se quedara sin profundidad suficiente para volver, aquel jefe debió desistir una vez más de llegar al lago. El 13 de diciembre fondearon en Patagones.

Naturalmente, esta apretada síntesis de la participación de la Armada en la conquista del desierto patagónico deja en el tintero numerosas expediciones fluviales llevadas a cabo en las zonas chaqueña y misionera, a lo largo de los ríos Alto Paraná, Bermejo y Pilcomayo. Lo cierto es que tal como lo señalan los hechos de la historia, no hubo una sola campaña militar que no estuviera acompañada por su correspondiente contingente naval que, al mismo tiempo que desentrañaba los secretos científicos de aquellas tierras olvidadas, establecía líneas de transporte que permitían la supervivencia de los fortines que se iban instalando a medida que la línea militar avanzaba.

No puede sorprender, por consiguiente, que esta trayectoria que arranca de las mismas guerras de la Independencia, haya forjado paso a paso, en hermandad con las otras Fuerzas, una indeclinable conciencia territorial en la Armada Argentina.

Esta conciencia, que hoy se proyecta sobre nuestro mar continental hacia las Malvinas y archipiélagos australes, mira con la frente alta hacia las vastas planicies de la Antártida.

Al mismo tiempo, integra con aguda conciencia geopolítica las dimensiones marítimas y aéreas terrestres, pues el territorio nacional es uno solo, un espacio activo y poblado en donde la Patria realiza sus destinos.

Piedrabuena y la Patagonia

COMO si el destino hubiera tenido su palabra definitiva a su nacimiento, Luis Piedrabuena, nació en Carmen de Patagones, cuando era la cabecera de puente de parte de la civilización que custodiaba las costas de la Patagonia, que allí nacía y se extendía como un desafío hacia el sur. Desde joven abrazó la carrera del mar y ya a los 16 años embarcó en el pailebote **John E. Davison,** en el que llegaría hasta el sector antártico. Este primer viaje consolidaría su vocación.

Es indudable que no fue el único marino que investigó y colonizó la Patagonia; los nombres de Luis Py y Carlos Moyano, tienen una estampa propia en esa acción, pero sin duda Piedrabuena hizo tanto, que bien debería su nombre servir de ejemplo para las jóvenes generaciones argentinas que deberán cumplir la tarea de colonizar ese pedazo del territorio nacional que tanto ofrece y que espera a ciudadanos con vocación de pioneros para brindarse generoso y luchador al mismo tiempo a quienes lo quieran conquistar.

Py intervino en la campaña a Santa Cruz y enarboló nuestro orgulloso pabellón en el cerro Los Misioneros, afirmando nuestra soberanía en aquellos lejanos, distantes e indefensos territorios. La escuadrilla del Río Negro, por espacio de casi 40 años navegó la zona y fue auxiliar destacado en la campaña al Desierto comandada por Roca. Luego se establecieron los Transportes Navales para acercar aquel sur agreste y falto de todo a los centros urbanos del país, abastecer a sus pobladores y a los contingentes militares y navales destinados en la zona y establecer el derecho argentino a la propiedad de la región.

VALENTIN FEILBERG

EXPLORADOR DE LOS RIOS

CUANDO la veterana bombardera "Pilcomayo" detuvo las máquinas para siempre, había servido 62 años al país y a la Armada. Era uno de los buques fluviales de la "escuadra de fierro" *que en el año 1872 adquiriera Sarmiento* por Ley 498 a raíz de un grave conflicto con el Brasil.

La "Pilcomayo", un poco coronación de esta breve historia, construida en Inglaterra en 1875, participó también durante la época de Avellaneda en la prevención de uno de los endémicos episodios con Chile e incluso fue escenario frente al Tigre de la negociación fallida que llevó al último enfrentamiento entre Buenos Aires y la Nación.

Aquel buque de aspecto extraño, con su único cañón de 240 mm. fijo en la crujía y apuntando a proa, que giraba íntegramente para hacer el disparo, había sido concebido para los ríos, no obstante lo cual cuando fue necesario, se hizo a la mar, y al mar patagónico nada menos con el fin de defender la soberanía y el decoro de la República.

En los instantes de apagar las calderas en 1926 ya habían corrido 13 años desde la muerte de uno de sus grandes comandantes. Se trata de Valentín Feilberg quien, 1883, se hiciera *cargo por tercera vez del buque asumiendo una* misión concreta en el marco de la gran campaña de la ocupación militar del Chaco. Esa misión, la exploración y reconocimiento del río Pilcomayo, fue uno de los aspectos navales de la campaña, completada con la navegación del río Bermejo en tanto apoyó a las operaciones terrestres a cargo de Ceferino Ramírez y la participación del Regimiento 1 de Infantería de Marina, el cual, en colaboración con el Ejército, operó a partir del Fortín General Belgrano entonces levantado sobre la orilla sur del Bermejo.

La gran Campaña del Chaco que, en verdad cubrió el período 1884 - 1919, fue concebida por dos *inteligencias aplicadas a una insólita* conciencia espacial en aquellos tiempos e incluso en nuestro días. Julio Argentino Roca quien, no solo hizo la auténtica unidad nacional políticamente hablando, y la ocupación militar del sur, sino que advirtió y llevó a los hechos la definición territorial en el norte. Colaboró con él su ministro de Guerra y Marina, el doctor general Benjamín Victorica quien, a la sazón tenía 52 años y una capacidad y méritos suficientemente notables como para hacerlo sobresalir entre la pléyade de hombres excepcionales que prestó perfil propio a la gente política, militar, científica y educativa del '80.

Entre el presidente y el ministro se trazaron la estrategia y los planes operativos destinados al reconocimiento y ocupación militar de aquellos enormes territorios selváticos, dominados por indios hostiles, y que hasta entonces habían resistido con éxito todas las tentativas de penetración y asentamiento cristianos. En tal orden de cosas las palabras del comandante Manuel Prado resultan perfectamente ilustrativas:

> "*En este período que va de 1852 a 1879*, el indio aparece como invencible, soberbio, poderoso, lleno de recursos, dueño y señor de las pampas; ora negociando hábilmente, como consumado diplomático que era, haciendo la guerra en el *terreno que él elige, venciendo siempre*, aun después de episódicas derrotas. Es que, cualesquiera sean sus virtudes o defectos, ninguno de los gobiernos que se suceden desde Caseros puede resolver el gran problema".

Lo que el comandante Manuel Prado señala con admirable precisión para las tierras del sur, con matices propios es ciertamente aplicable al indio chaqueño quien, además, cuenta con una decisiva ventaja suplementaria como lo es la naturaleza boscosa, hostil y dura de su ámbito.

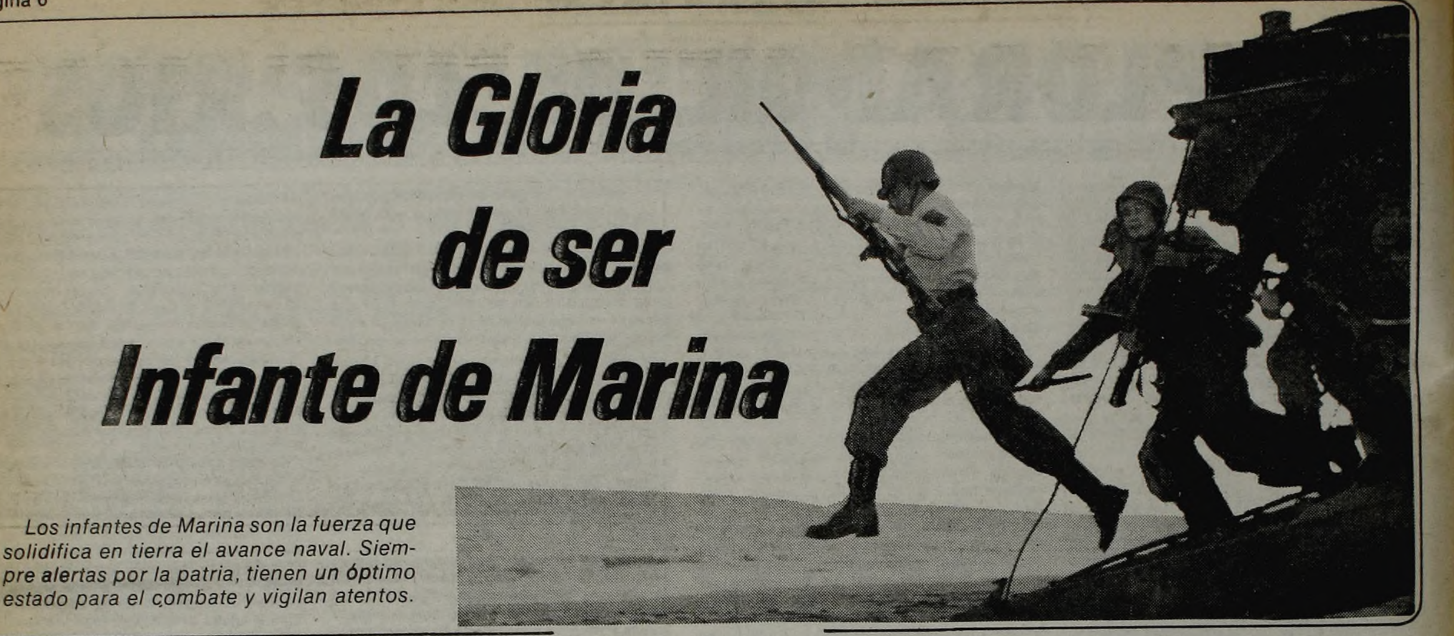
El gran Chaco Gualamba era y sigue siendo un espacio vacío, carente de agua, falto de comunicaciones, cubierto de montes ásperos, titular de un mezquino régimen de lluvias y recorrido solo por dos ríos que conectan el Noroeste con el sistema Paraguay - Paraná. De éstos, el Pilcomayo define actualmente la frontera argentina y aquel tiempo (1880) al decir del ilustre comandante Jorge Fontana permanecían desconocidas por lo menos 500 leguas de su curso.

Todas las exploraciones que se realizaron para dilucidar tanto misterio desde el siglo XVIII en adelante, por diversos motivos no habían podido superar el área de los esteros que hoy se llaman Patiño en memoria de su primer explorador. Cabría al por entonces teniente de navío Valentín Feilberg, quien actuó a las órdenes del legendario Ignacio H. Fotheringham, que en esos días era gobernador del Chaco, cumplir la hazaña de aclarar aquella incógnita que tantas vidas había cobrado ya.

El Pilcomayo, en rigor, se comporta como si se tratara de dos ríos conectados por los esteros de Patiño. El *curso superior*, desde el nacimiento en Bolivia hasta los esteros citados presenta un régimen y naturaleza completamente distintos al curso inferior que va, desde el accidente nombrado hasta la desembocadura en el río Paraguay. Este curso inferior, de unos 100 kilómetros, navegable por embarcaciones de corto calado, no admitía ni el porte ni el calado de la "Pilcomayo". De ahí que el buque se convirtiera en base de operaciones para las embarcaciones menores, dos a vapor, dos chatas de carga y una canoa que se aplicaron a la expedición. A bordo fueron, entre oficiales, marineros y soldados, 63 hombres. A la par del armamento del caso, las embarcaciones fueron acorazadas con cueros crudos situados en las bordas a fin de proteger a la tripulación de las flechas de los salvajes.

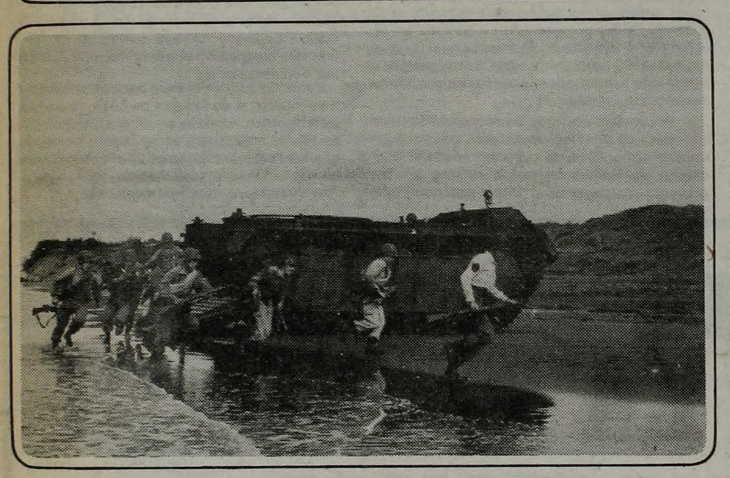
El 25 de agosto de 1884 zarpó la expedición. El río estaba en bajante y las dificultades fueron lo suficientemente serias como para que, luego de remontar unos 150 kilómetros, fuera necesario regresar aguas abajo a esperar las crecientes. En esa ocasión Feilberg fundó Fortín Fotheringham, que es la actual ciudad de Formosa. El 17 de setiembre ante el aumento del caudal, los expedicionarios zarparon nuevamente aguas arriba. Tan grandes fueron los obstáculos que debieron afrontar que, hasta incluso falleció el médico de la expedición doctor Bejarano. De esa suerte, el 28 de diciembre alcanzaron el punto máximo posible a las embarcaciones.

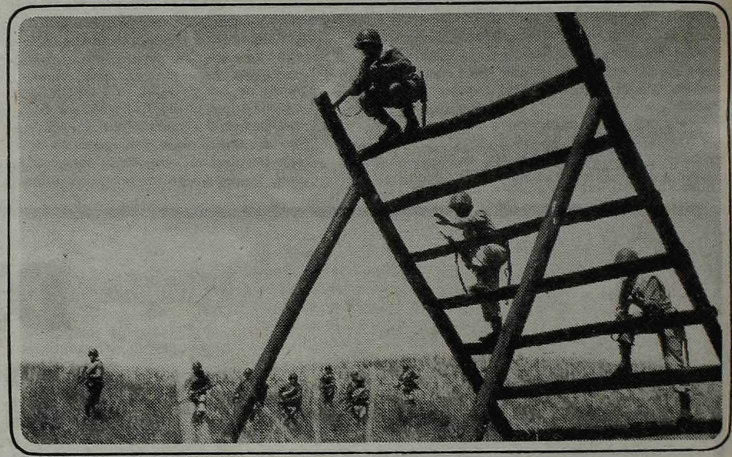
Los servicios de Feilberg pueden sintetizarse: A su muerte, 4 de octubre de 1913, ya en situación de retiro, contaba en su foja la exploración de 19 ríos argentinos, entre ellos el Santa Cruz que había remontado a los 21 años alcanzando las nacientes en el lago Viedma. Fue el primero que lo logró.



La Gloria de ser Infante de Marina

Los infantes de Marina son la fuerza que solidifica en tierra el avance naval. Siempre alertas por la patria, tienen un óptimo estado para el combate y vigilan atentos.





El lema de la Infantería de Marina pinta a sus integrantes de cuerpo entero: **"Siempre alerta por la Patria".** Hoy, los chicos que juegan en la plaza San Martín suelen correr frente a una modesta placa de bronce que señala el lugar donde cayó **Cándido de la Sala,** en la madrugada del 5 de julio de 1807. En ese año, la Real Audiencia creó el "Batallón de Marina", al mando del capitán de navío **Gutiérrez de la Concha,** a cuyas órdenes estaba de la Sala, uno de los bravos infantes que ofrendó su vida en la defensa de la Plaza del Retiro, enfrentando a la invasión inglesa. Esa placa, esa muerte rescatada del olvido y fijada con sangre en la historia de la Patria marca el punto de partida de nuestra **Infantería de Marina.**

En sus notas sobre el combate de Martín García, primero, y en su inmortal parte de Montevideo, después, Brown dejó bien explicitado que a bordo de sus buques llevó siempre un tipo especial de combatiente que denominó **tropas de desembarco** en Martín García e **Infantería de Marina,** en Montevideo.

Apelando a las páginas de la historia naval argentina se recala en un hecho que sobrecoge el corazón de orgullo nacional: en 1819 el célebre corsario **La Argentina,** de Bouchard, llevó infantes de marina al mando del capitán Juan M. Piriz, a cuyo valor y pericia hacía honor la tropa a sus órdenes. Es bien conocido el hecho de que en Monterrey, en la costa de los Estados Unidos, sobre el océano Pacífico, el pabellón español fue arriado por el soldado **Carlos Martínez,** de la Infantería de Marina de ese glorioso buque.

El general Zapiola formó parte con las tropas de Infantería de Marina de la escuadra que al mando de Brown actuó en el sitio y rendición de Montevideo en 1814 y luego hizo la Campaña de Los Andes con el regimiento de Granaderos a Caballo, del que llegó a ser jefe. La epopeya sanmartiniana requirió a la Escuadra para dominar el mar

Cuando en 1820 se organizó en Buenos Aires la escuadra que a las órdenes de Brown intervino contra el Imperio de Brasil, el general Zapiola estaba al frente de la Comandancia General de Marina y con su experiencia de infante de marina contribuyó al éxito de la, en aquel entonces, difícil tarea de remontar, equipar y conducir una escuadra improvisada como lo fue aquella.

El presidente Sarmiento dijo en cierta oportunidad que nuestra patria sufría las consecuencias de no contar con un cuerpo que estuviera capacitado para custodiar y defender, en caso necesario, nuestro dilatado litoral marítimo. Su visión fue compartida por su sucesor, Nicolás Avellaneda, en cuya gestión presidencial se emitió un decreto, con fecha del **19 de noviembre de 1879,** creando el Batallón de Artillería de la Armada y es esa fecha la que se ha adoptado oficialmente como la del aniversario del cuerpo. que el año pasado celebró su glorioso centenario.

Con los años, la Infantería de marina —que se distinguió heroicamente en el cumplimiento de su deber, tanto por su valor como por su rígida disciplina—, fue desplegando sus unidades a lo largo de nuestra patria en el mar, asegurando sus costas y reafirmando nuestra soberanía. El desarrollo de la tecnología, obligó a los infantes a replantear permanentemente su estado; a mantener un dinamismo especial y una cada vez mejor y más efectiva potencia de fuego. Los infantes están dotados de moderno armamento y equipos de combate para cumplir misiones especiales, como ocurre con la Agrupación de Comandos Anfibios.

Su base principal la constituye Baterías, ubicada en las cercanías de la Base Naval Puerto Belgrano. Fue creada en 1899, con la inauguración de las baterías de defensa del puerto militar, cuya construcción dirigió el ingeniero Luiggi. Dichas baterías estaban dotadas de cañones Krupp de 240 milímetros, que fueron los más modernos y mejores de la época. Puesta fuera de servicio en 1935, una de las cinco baterías construidas se conserva como museo de la Infantería de Marina y muestra orgullosa la tradición histórica del cuerpo.

DE MELCHOR ESCOLA A LOS AVIONES COHETES

VIGIAS DEL CIELO EN EL MAR

LOS Douglas A-4Q despegan como cohetes desde la cubierta del portaaviones **25 de Mayo**, y los hombres de la aviación naval se pierden en el espacio infinito, vigilando los cielos de la Patria allí donde el espacio marítimo también es territorio nacional. Recorrerán miles de kilómetros para retornar una y otra vez a su base, la cubierta de la poderosa nave que se desplaza imponente por las aguas del Atlántico.

Han transcurrido muchos años desde que el teniente de fragata **Melchor S. Escola** obtuviese en la Escuela de Aviación Militar su brevet de piloto. Ello ocurrió el **8 de abril de 1913**, año en que se constituyó la institución Pro Aeroplano La Plata, para adquirir nuevas unidades destinadas a la incipiente aviación militar.

En vista de que un oficial naval había obtenido su brevet, se dispuso entregar 11 mil pesos a la Armada y en 1914 se autorizó al condestable artillero **Joaquín Oytaben** a seguir un curso de aviación sin perjuicio de atender sus obligaciones, obteniendo su brevet internacional número 57.

La trágica desaparición de Oytaben en 1915 no fue impedimento para que los capitanes de navío **Vicente Montes** y **José Moneta** continuaran estudiando el modo de implementar la aviación de la Armada. Gracias a su intervención y a la cesión, por el gobierno bonaerense, de tierras en Ensenada, el **11 de febrero de 1916**, suscripto por el presidente Victorino de la Plaza y el ministro Sáez Valiente, se promulgó un decreto creando el parque Escuela de Aeroestación de Aviación de la Armada, con el propósito de propender a la enseñanza y preparación del personal de oficiales y mecánicos, nombrándose jefe del Parque Escuela Fuerte Barragán y profesor de aviación al teniente de navío Escola.

RECORD MUNDIAL

Echadas así las bases de la actividad aérea en la Argentina, muchos fueron los acontecimientos que jalonaron su desarrollo con episodios trascendentes para la historia del vuelo. Un pantallazo a esa historia de la aviación naval señala que en **1920** el teniente **Marcos A. Zar** batió el record mundial de velocidad y distancia sobre dos grandes ríos, uniendo San Fernando con Asunción del Paraguay, y luego otro sobre agua, uniendo Puerto Belgrano con San Fernando, llevando como pasajero al capitán de fragata **José C. Gregores**, notable propulsor de la aviación nacional.

En **1921** se produjo un desdoblamiento de la actividad aeronaval: mientras un grupo se dedicaba a la aviación en Puerto Belgrano, otro desarrollaba intensa labor en Aeroestación, en Buenos Aires, Barragán y Punta Indio. Ese mismo año, en Puerto Belgrano se despliegan acciones para organizar la Escuela de Aviación Naval y se intensifica la actividad de vuelo con la incorporación de 12 aviones prácticamente donados por el gobierno de los Estados Unidos.

Como corolario de estos esfuerzos, el 31 de octubre de 1921 se crea la Escuela, y el 30 de noviembre son aprobados sus reglamentos, estableciéndose que el Instituto funcionaría en el referido puerto militar, a bordo del guardacostas Almirante Brown, a partir del 1º de marzo de 1922.

ALAS DESPLEGADAS

A partir de esa época se suceden hechos sobresalientes: aviones de patrullaje vuelan sobre las **Islas Malvinas, en 1940**, después de cumplir un intenso tránsito aéreo sobre la Patagonia. En **1942**, por primera vez en la historia de la aviación argentina, un aparato naval vuela a la Antártida, al mando del teniente de navío Lanusse. En **1947**, un Douglas DC - 4 comandado por el almirante **Gregorio Portillo**, cruza el círculo Polar Antártico, volando 15 horas y media sin escala.

En **1951** los aviones Catalina inician el primer correo aéreo a la Antártida y dos años después la aviación naval utiliza por primera vez sus helicópteros en el mismo continente, efectuando evacuaciones de personal aislado por los hielos. En **1962** dos aviones Douglas DC - 3, al mando del entonces capitán de fragata **Hermes Quijada**, llegan al Polo Sur, aterrizando allí el 6 de enero, convirtiéndose en los primeros aviones argentinos que coronaron el sur absoluto.

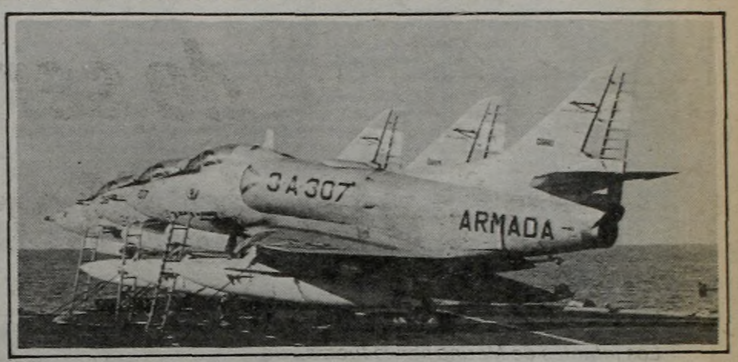
OJOS ALERTAS

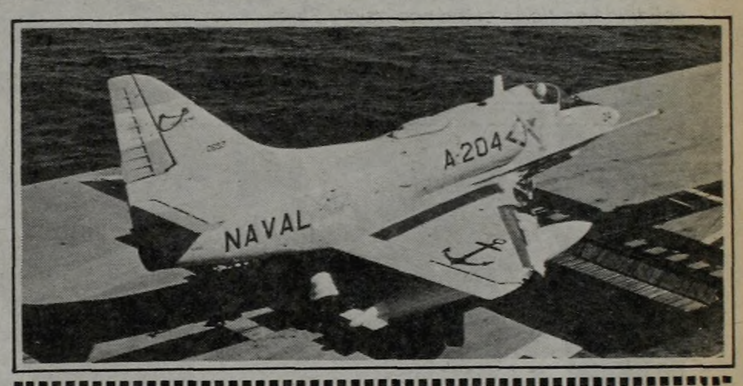
A medida que las circunstancias y los adelantos tecnológicos lo fueron exigiendo, se crearon diferentes escuadras aéreas con sus respectivas escuadrillas. Los operativos anuales, las campañas antárticas y los ejercicios con otras marinas del continente, constituyen etapas finales de la intensa y eficaz tarea de la *aviación naval en su función específica*.

Con sus tripulantes, dotaciones y aeronaves de ataque A - 4Q; MG 32 y T - 28; antisubmarinas P2V - 5 y S 2 A; helicópteros S - 16 y S - 31 y aviones de transporte y auxiliares (cuyo mantenimiento y alistamiento es realizado por personal militar y civil especializado), con la infraestructura de bases, talleres y servicios, la aviación naval está en condiciones de realizar operaciones aeronavales en todo tiempo v. gr.:

Misiones aeronavales de ataque sobre blancos aéreos, navales y terrestrs, operando desde a bordo y desde bases en tierra en táctica de empleo de cañones, bombas y cohetes; tareas aeronavales de reconocimiento, visual, fotográfico y electrónico; misiones antisubmarinas desde a bordo y base terrestre con aviones y helicópteros en tácticas de búsqueda visual y electrónica, táctica de localización mediante el uso de sonoboyas activas y pasivas, sonares y detectores magnéticos y táctica de ataque de torpedos, cargas de profundidad y cohetes, así como tácticas combinadas con submarinos y destructores; operaciones aeronavales de transporte auxiliares en donde puede participar y cooperar en emergencias nacionales, inundaciones, epidemias, etcétera, que participan en la maniobra de las fuerzas navales en su sostén logístico permanente.

Esta capacidad de la aviación naval es el fruto de una entrega total, profunda, inteligente de su personal superior, subalterno y civil, al estudio y a la actividad aérea, para un mejor cumplimiento de la misión que los argentinos nos han asignado a su Armada Nacional.





BROWN Y GRENFELL



Después de su azarosa vida en el mar, descansando de sus innumerables fatigas, el almirante Brown se retiró a su quinta de Barracas. A ese retiro se acercó un día un adversario de ayer: el almirante brasileño Joao Pascoe Grenfell, en esos momentos aliado con Urquiza en la campaña contra Rosas.

Vestido con uniforme de gala y ostentando muchas condecoraciones que premiaban su coraje en tiempos pasados, Grenfell no bien divisó a nuestro almirante, le dijo en español: "¡Ah, bravo amigo!, si Ud. hubiera aceptado las propuestas de Pedro I, cuán distinta hubiese sido su suerte, porque a la verdad, las repúblicas siempre son ingratas con sus buenos servidores".

Brown, tras breve pausa, orgulloso sin duda, contestó a su antiguo adversario: "Mr. Grenfell, no me pesa haber sido útil a la patria de mis hijos, considerando superfluos los honores y las riquezas cuando bastan 6 pies de tierra para descansar de tanta fatigas y dolores".

EL PODEROSO ETENDARD

DENTRO de poco el portaviones 25 de Mayo contará con una escuadrilla de monorreactores de combate Etendard IV, un avión poderoso y de gran versatilidad. Durante más de diez años la Armada Francesa los utilizó en sus escuadrillas en tierra y en sus portaviones. Finalmente cuando el gobierno francés dispuso la renovación de la aviación embarcada modernizó al Etendard, dotándolo de un sofisticado sistema de armas y de navegación, así como también de un reactor de potencia superior.

A partir de su entrada en servicio en 1977, el Super Etendard es el único avión embarcado en los portaviones **Clemenceau** y **Foch**. Las misiones antisubmarinas se ejecutan con helicópteros y los **Atlantic**.

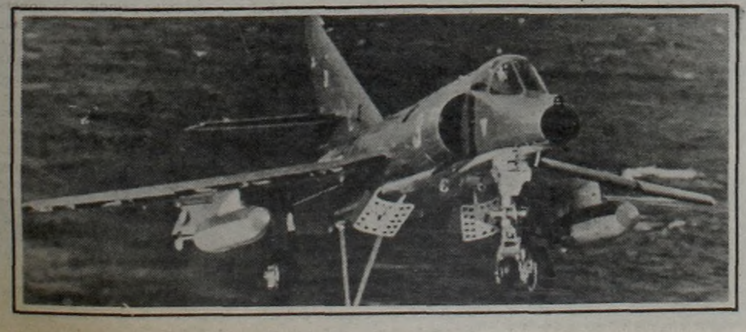
Las misiones tácticas a cargo de los Etendard son:

1) Cobertura aérea de la flota.
2) Protección de la flota contra ataques de navíos.
3) Ataque a objetivos terrestres.
4) Reconocimiento fotográfico.

El sistema de armas del Super Etendard debe ser considerado en sus dos aspectos: los medios electrónicos y los armamentos. El radar desarrollado por "Thomson CSF" y "Electronique Marcel Dassaul", es un sistema multifuncional que permite la detección de navíos y el ataque.

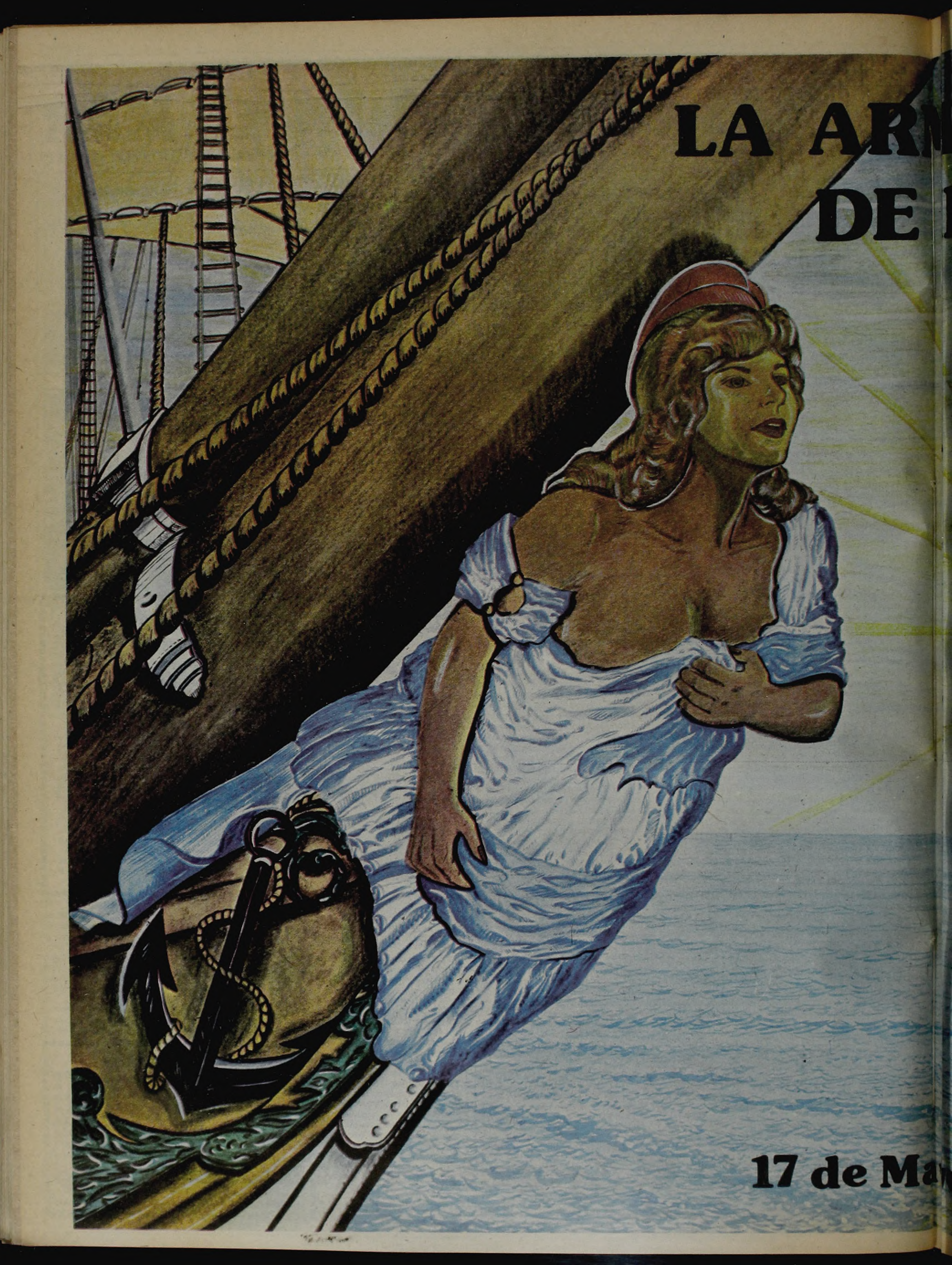
El sistema de navegación inercial asegura una navegación y un bombardeo de gran precisión, que es necesario para un aparato que tiene como misión esencial la destrucción de objetivos marítimos. El armamento, además de sus dos cañones de 30 milímetros, se reparte en cinco puntos de fijación: dos bajo cada ala y uno bajo el fuselaje. Además de armamento tradicional para misiones de apoyo táctico, el Super Etendard llevará misiles aire-aire de la nueva generación, lo que le permite su lanzamiento a gran distancia, y misiles aire-superficie pesados para el ataque a navíos adversarios a varias decenas de kilómetros.

El reactor SNEMCA 8K 50, versión sin poscombustión del 9K50, ofrece un consumo inferior al del ATAR 8 del Etendard. Por otra parte el aumento del empuje en un 10 por ciento facilita el incremento del peso a catapultar, permitiendo la carga suplementaria de combustible. Esto determina un radio de acción notablemente incrementado.



Datos Técnicos

Envergadura	9,60 m
Largo	14,31 m
Alto	3,85 m
Superficie alar	28,45 m
Peso	6.250 km
Peso al decolar	9.200 kg
Velocidad a baja altura	1.200 k/h
Velocidad a 11.000 metros	MARCH 1
Velocidad de aproximación a cubierta de vuelo	250 k/h
Distancia de ataque con misiles aire-superficie	650 km


LA ARM
DE
17 de Ma

RMADA AL SERVICIO
E LA REPUBLICA



Mayo - Dia de la Armada Argentina

Escuela Naval Militar

FRAGUA DE MARINOS

"CREED que guardo la seguridad de que con la Escuela Naval queda garantizada la independencia que nos legaron nuestros padres y creado el vínculo que nos une a todas las naciones de la tierra por el cultivo de las ciencias y de las artes que dominan las fuerzas de la naturaleza, enfrentan las olas y contienen la injusticia". Esta frase de Domingo Faustino Sarmiento se halla grabada en el pedestal de su busto en la Escuela Naval Militar, fundada por el gran educador el 5 de octubre de 1872.

Ya en el mes de setiembre de ese año Sarmiento —presidente de la Nación— había enviado a la Cámara de Diputados un proyecto de ley proponiendo la creación de una Escuela de Náutica, cuyo propósito declarado era el de no dejar librada al azar la formación de nuestros marinos.

Se cumplía así el comienzo de la institucionalización de la idea de contar con un establecimiento dedicado exclusivamente a la formación moral y profesional de las sucesivas generaciones de oficiales de la Armada Argentina.

En realidad se corporizaba el viejo sueño de los sargentos mayores de Marina, Clodomiro Urtubey y Erasmo Obligado. Y era la recepción que el genio de Sarmiento hizo, durante su paso por las más altas jerarquías de la República, de todo lo que conducía a elevar el nivel de progreso y seguridad de la Nación Argentina, a la que sin lugar a duda, dio todos sus esfuerzos.

La Escuela Naval Militar mereció la rápida aprobación del Congreso de la Nación cuyos miembros dictaminaron la necesidad de apoyar el proyecto puesto que la escuela sería "base para la formación de una Marina Nacional competente y científica", agregando que una institución de esa naturaleza no podía faltar en una nación como la Argentina.

El Senado aprobó el proyecto en su sesión del 2 de octubre y el 5 de ese mismo mes el presidente Sarmiento promulgaba la ley para la cual el Congreso había votado 2.000 pesos y refrendaba la firma presidencial el ministro de Guerra y Marina, Martín de Gainza, disponiendo que las clases se dictaran a bordo del vapor **General Brown.**

Por infinidad de razones los primeros años fueron difíciles y la Escuela Naval debió cambiar de asiento en varias oportunidades. Su primer director fue, precisamente, Clodomiro Urtubey y a él se debe el primer reglamento, aprobado el 25 de octubre de 1872. En su articulado se fija el nombre que gloriosamente ostenta: Escuela Naval Militar. La Escuela funcionó cuatro veces en el **General Brown,** la última de ellas cuando el veterano vapor tenía el nombre de **Chacabuco.** También lo hizo en el **Coronel Espora** y en esa hermosa página de la historia argentina que es la corbeta **Uruguay.**

EL BAUTISMO

El viaje de bautismo fue todo un acontecimiento para los bisoños cadetes, puesto que debieron afrontar un temporal en el mar, en viaje de regreso de la Patagonia. Conviene detenerse un poco en ese episodio inaugural de la Escuela Naval:

Después de haber sido sometido a una reparación general, el General Brown se hizo a la mar, el 13 de abril de 1872, llevando entre sus tripulación seis guardiamarinas y dieciocho aspirantes. Era el primer viaje de instrucción por los mares del sur y los marinos llevaban precisas instrucciones del presidente Sarmiento. En esos tiempos se conocían incursiones chilenas en la Patagonia y crecía en el país la preocupación por la defensa del mar territorial. Un viejo dicho marinero afirma que a navegar se aprende navegando, y al enfrentar el Cabo Corrientes el General Brown se encontró en medio de un furioso temporal que por poco no pone punto final a la empresa.

En el momento más crítico el comandante Urtubey ordenó una peligrosa maniobra: virar en redondo con el buque cargado al máximo. El audaz recurso —acaso el único que les restaba a los marinos argentinos— dio sus frutos y el barco salió airoso del temporal, arribando a San Clemente del Tuyú para guarecerse y reparar las averías. Fue, sin lugar a duda, una dura prueba para los futuros hombres de mar. Cuenta la historia que al enterarse Sarmiento de lo ocurrido, expresó: "mis muchachos le han visto la oreja al lobo en el océano".

El 24 de mayo, víspera de la fiesta patria, el General Brown entró en la boca del Río Negro. Al otro día, engalanado, hizo las salvas de 21 cañonazos en celebración del 25 de Mayo. El 28 fondeó frente a Carmen de Patagones. Realizadas las reparaciones, el 12 de julio puso proa hacia Buenos Aires, fondeando en Los Pozos. Allí continuaron las clases prácticas, que habían tenido como telón de fondo las duras jornadas del temporal en el sur.

En su informe sobre la marcha de la Escuela, el comandante Urtubey expresa que hubo que crearlo todo, "que a su instalación salimos a recorrer las costas del sur, donde continuos temporales nos hicieron desatender los estudios para atender la conservación del buque, y que al regreso hemos tenido que alternar también el libro con el rifle y el cañón". Urtubey subraya el ejemplar comportamiento de sus hombres e incluso de la nave.

GLORIOSO TRAYECTO

Los cadetes navales junto a los del Colegio Militar de la Nación tuvieron su primera formación en honor al presidente Sarmiento, en ocasión de inaugurar el monumento a Manuel Belgrano, a más de cincuenta años de la muerte del prócer. También los cadetes participaron en la represión del alzamiento de Rafael López Jordán, en 1873 y al año siguiente intervinieron en su primer desfile en público, al mando del teniente de marina, Eduardo Echavarría. Tuvo participación la Escuela Naval en las acciones contra el levantamiento mitrista de 1874. Después de abandonar su asiento en los buques, lo tuvo en la antigua residencia de Rosas en Palermo, que previamente había sido ocupada por el Colegio Militar, trasladado a San Martín.

En 1899 pasó a un local en la avenida Rivadavia entre Campichuelo y Ambrosetti y finalmente en 1909 fue decidida su ubicación en Río Santiago en las dependencias del Arsenal Río de la Plata, hasta que en 1942 contó con su actual edificio.

La Escuela Naval Militar está unida por su acción a la Conquista del Desierto, a la presencia soberana de la Argentina en el sur, adonde realiza su primer viaje de instrucción. Es ese espíritu que alienta a la Escuela Naval Militar con que la Argentina prepara a los hombres que tienen la responsabilidad de defender nuestros mares y ríos. con la decisión y total desprendimiento en bien de los destinos superiores de la Nación.



Cadetas del Liceo Naval Gurruchaga desfilando.

BELLEZA UNIDA AL TEMPLE MARINERO

EL primer Liceo Naval Femenino se encuentra en la provincia de Salta y se llama Francisco de Gurruchaga, en homenaje al creador, en 1811, de la primera escuadrilla nacional, cuyos restos se hallan sepultados en la iglesia de San Francisco, en la capital salteña.

En los considerandos por los cuales se resolvió crear este primer Liceo Naval Femenino se dice que "entre los nuevos roles, la mujer ha asumido con idoneidad, criterio y responsabilidad, tanto cualitativa como cuantitativamente, y a través de distintas actividades, papeles tradicionalmente reservados al hombre, hecho que impulsa y hasta obliga a la Armada a adoptar decisiones tendientes a demostrar su presencia, y dar respuesta al cambio operado, evidenciando que está en el tiempo en que se vive".

La Armada Argentina pensó —al fundar este Liceo— que era importante trasladar la conciencia marítima al interior del país, y se eligió Salta, entre otras cosas, porque en esa provincia existen espejos de agua que permiten las actividades marineras.

Además, porque en Salta la población escolar femenina es mayor a la masculina, lo que posibilita un mayor reclutamiento, y porque la idiosincrasia del pueblo salteño lo inclina a sentir un gran orgullo por su pasado y un gran afecto por la actividad militar.

Tampoco hay que olvidar que Salta es una provincia de frontera, razón por la cual el Liceo se convierte en un acto de afirmación de soberanía. El Liceo Naval Femenino es un buen colegio. La formación es igual a la de los otros liceos navales para varones que ya existen en el país: el Almirante Brown, en Río Santiago, y el Almirante Storni, en Misiones. Los planes de estudios son los del Ministerio de Cultura y Educación de la Nación, a los que se agregaron materias como Régimen Interno Naval y Marinería.

En el nivel secundario, que son cinco años, las cadetes egresan con dos posibilidades: bachillerato con orientación docente o perito mercantil. Al mismo tiempo egresan con el título de guardias marinas de la reserva. El nivel terciario ofrece la posibilidad del magisterio o del profesorado nacional de educación física. En este último caso son tres años más, y egresan también con el grado de teniente de corbeta de la reserva naval. Por el momento, el grado militar es solo un esqueleto que servirá de apoyatura a un futuro cuerpo auxiliar de la Armada.

En síntesis, las ventajas del Liceo, también por el momento, son las de todos los egresados de un instituto altamente especializado, con una excelente formación integral en lo estético, físico y moral.

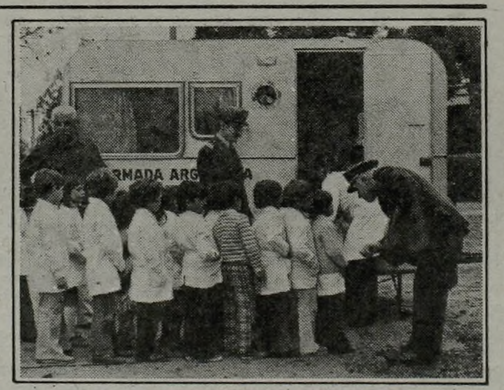
De cualquier manera, la formación de este Liceo incorpora una modalidad que otros países altamente evolucionados han experimentado con positivos resultados: incorporar a la mujer al desarrollo de la defensa del país.

SANIDAD SE PROYECTA TAMBIEN A LA CIVILIDAD

La Dirección de Sanidad Naval es, dentro de los cuerpos profesionales de la Armada, uno de los más antiguos, tanto, que el 21 de abril último conmemoró 101 años de existencia. Cuenta actualmente con 75 enfermerías, algunas de ellas con gran montaje, consultorios de medicina y odontología, laboratorios para análisis, farmacia, quirófanos, internaciones, radiología, fisioterapia, etcétera, que resultan pequeños hospitales.

Los hospitales navales propiamente dichos son cuatro que se escalonan hasta Ushuaia; el primero de ellos, el de Puerto Belgrano, se construyó en 1890; el segundo se habilitó en Río Santiago en 1918. La Sanidad Naval se halla en pleno desarrollo. Desde el punto de vista edilicio, se están levantando importantes construcciones y se efectúan trabajos de remodelación en los hospitales navales de Puerto Belgrano y Río Santiago.

También está en etapa de construcción avanzada el nuevo Hospital Naval Central ubicado en esta Capital, del que se descuenta que por su estructura y equipamiento planeado, estará entre los de vanguardia de nuestro país.



La Armada presta atención sanitaria a muchas escuelas del país, sobre todo en provincias de frontera.

UNA ESCUELA QUE FABRICA TECNICOS

TRES años antes de iniciarse el siglo, con la creación de la Escuela de Mecánica de la Armada, el país contó con un elemento más de progreso al formar en sus aulas sucesivas promociones de marinos especializados en distintas disciplinas. En esa escuela tan querida por los argentinos no solo se forman los cuadros que sirven en los barcos custodios de las costas nacionales, sino que, además, de esa escuela salen miles de especialistas que se destacan en el campo industrial y en el ámbito de la técnica.

Para participar en el concurso de ingreso se requiere ser inscripto como candidato dentro de los plazos establecidos, ser argentino nativo o por opción, tener al 1º de enero del año de ingreso 15 años y hasta 21. Ser de estado civil soltero, tener estudios equivalentes al ciclo primario como mínimo y aprobar el examen de materias y de aptitud física.

Los gastos de traslado desde su origen hasta la escuela para los aprobados, serán por cuenta del Estado en los casos en que los candidatos residan a más de 70 kilómetros de la Capital Federal. Los aspirantes navales realizan un curso cuya duración está condicionada al escalafón al que sean asignados de acuerdo con sus aptitudes, luego del cual son destinados a prestar servicio en la Armada Argentina como suboficiales pudiendo más adelante alcanzar mediante capacitación especial, la incorporación al escalafón de oficiales técnicos profesionales.

SEGUNDA ETAPA

Los candidatos serán orientados hacia los escalafones que brinda la institución de acuerdo con las afinidades de cada uno en particular, para lo cual se examinan sus aptitudes mejor desarrolladas.

El ciclo es gratuito, corriendo por cuenta del Estado todos los gastos de estudio, alojamiento y mantenimiento de los alumnos, percibiendo además las asignaciones mensuales que fije el presupuesto nacional. Las licencias por vacaciones incluyen el pasaje sin cargo hasta el lugar de residencia de los padres.

En cumplimiento de los planes de estudio y periódicamente, los alumnos hacen práctica embarcados en naves de la Armada, con el objeto de que los futuros suboficiales tengan el máximo de conocimiento en su profesión.

La Armada en el Cuarto Centenario

HOMENAJE A BUENOS AIRES

No solamente la Fuerza Naval centra sus objetivos en la defensa de la soberanía territorial y las enormes riquezas, sino que se proyecta sobre las diversas actividades que conforman la vida del país. Así, la presencia de la Armada en los 400 años de Buenos Aires queda manifiesta en el acto que se realizará el 18 del corriente, en cuyo transcurso quedará inaugurado el flamante Instituto de Estudios Lingüísticos y Literarios "Juan de Garay".

LA Armada recibió, no hace mucho tiempo, una importantísima donación que constituyó el origen de un convenio que dio lugar a la creación del Instituto Juan de Garay. Efectivamente, la Fuerza Naval recibió una donación del profesor Luis Alfonso, consistente en 30.000 volúmenes especializados en lingüística y literatura, cuyo destino final fue la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Con el enorme tesoro cultural en su poder, la Armada, a través de su Comandante en Jefe, en aquel entonces almirante Eduardo Emilio Massera, ofreció a la Municipalidad los 30.000 volúmenes donados por el profesor Alfonso.

Fue así como el 14 de setiembre del año pasado se concretó un convenio firmado por la máxima autoridad naval y el brigadier Osvaldo Cacciatore, mediante el cual se aceptaba la donación y quedaba en manos de la Comuna la utilización del valiosísimo material.

Poco después, el intendente Cacciatore dictó el decreto Nº 7140, mediante el cual se dispuso la creación del Instituto de Estudios Lingüísticos y Literarios "Juan de Garay", quedando el flamante ente bajo la directa dependencia de la Secretaría de Cultura de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, que instrumentó su funcionamiento y designó al personal pertinente.

El Instituto, que como queda dicho estará oficialmente inaugurado el 18 del corriente, no solamente tiende a facilitar trabajos de investigación y profundización sobre lingüística y literatura, sino que tuvo carácter de adhesión municipal al año en que se conmemoraba el primer milenio de la lengua española, acontecimiento éste de muy especial significación.

Ahora, dos acontecimientos se unen en la inauguración del Instituto Juan de Garay, ya que se realiza precisamente en el aniversario de la Armada y en el año en que se celebra el IV Centenario de la Fundación de Buenos Aires.

LUIS ALFONSO

El nombre de Luis Alfonso no ha trascendido al gran público, carece de "popularidad". Su prestigio es oculto y recatado, pero su trascendencia, como la de un río subterráneo, impregna las fuentes mismas de nuestro idioma. Es uno de esos sabios silenciosos que contribuyen a dar perfil a la Argentina e influyen aun sobre aquellos que ignoran su nombre y su obra. Esto no significa que sacarla a luz carezca de importancia, no sólo por la justicia que siempre encierra dar su debido lugar a la laboriosidad y al talento, sino, sobre todo, porque ofrece un modelo a las jóvenes generaciones y acaso sirva para despertar en muchos la vocación de un quehacer recatado pero apasionante. Porque eso, ni más ni menos, son la filología y los estudios lingüísticos sobre un idioma cuya formidable importancia comunicativa se resume en esta cifra: actualmente lo hablan 350 millones de seres humanos. Y, también, en esta dimensión de tiempo: ya se hablaba y escribía hace 500, 700, 1.000 años y durará por un lapso igual, quizá mayor. En esta realidad profunda, estrictamente apasionante, ha estado inmersa la vida de este erudito argentino desconocido para el gran público, pero respetado en todos los círculos académicos de habla hispana y aún más allá de nuestras fronteras lingüísticas.

Cuando Jorge Manrique, hace más de 500 años, decía: "Nuestra vida son los ríos que van a dar en la mar, que es el morir", no se limitaba a honrar a su padre, guerrero y político y de la época de esos remotos reyes españoles, anteriores a Colón, que se llamaron Juan II y Enrique IV. Lanzaba un mensaje de severa meditación acerca del destino humano, su finitud y su grandeza, que alcanza al lector de finales del siglo XX. Ese prodigioso salto, esa continuidad impresionante del idioma a través del tiempo y del espacio, ese carácter comunicante y hermanador, fue la sutil materia viva que constituyó la pasión de nuestro compatriota y encarnó en ensayos memorables como "La poesía de Jorge Manrique", "Gonzalo de Berceo" (1930), "Acerca de un pasaje de Berceo" (1936), "El idioma y su deformación", "Sobre las obras de Santa Teresa" (1936), para citar solamente aquellos estudios que labraron su fama inicial.

De tal manera, acaso sin proponérselo, Luis Alfonso contribuyó a afirmar la identidad de los argentinos. La nueva Argentina nacida de la organización nacional, atrajo el aluvión inmigratorio, ese limo fértil que contribuyó a su progreso y su modernización. Pero fue la amalgama del idioma lo que contribuyó en gran medida a salvar nuestra identidad nacional. En esta tarea confluyeron muchos estudiosos que inculcaron en sucesivas generaciones el amor a la vieja lengua de Castilla, a su cristalina pureza, a su fecunda tradición expresiva. Luis Alfonso figura en primera línea entre esa pléyade.

El suyo no era un saber erudito pero desprovisto de vida. No concebía la corrección idiomática como una cartilla esquematizada. Sabía que los argentinos imprimíamos nuestro propio carácter sobre la lengua que nos hermana al resto de Hispanoamérica y a la Madre Patria. Pero quería que ese precioso instrumento, frágil como el cristal, nutritivo como una preciosa savia, se utilizara con conocimiento y responsabilidad. Y ese empeño orientador y ejemplarizador dio impulso y sentido a sus investigaciones.

Por eso, las sucesivas generaciones de alumnos que aprendieron a amar el idioma y a sus clásicos en la cátedra que ejerció con amor y maestría desde el Colegio Normal Mariano Acosta y a la Facultad de Filosofía y Letras de Buenos Aires, proyectaron sobre vastos sectores de nuestro pueblo esta labor de cultura.

Eminencias tan notorias como Alfredo Tarruella, cimentaron con sus elogios entusiastas la fama internacional del maestro. "Conocemos —dijo Tarruella a principios de la década del '30— a este joven filólogo argentino y sabemos que sus conocimientos sobre autores clásicos son importantísimos. Es un erudito, un devoto de la antigüedad grecolatina, que mediante sus seguros adelantos en los idiomas griego y latino ha logrado realizar estudios importantes de filología".

En estas caracterizaciones campea, no sólo un respeto por el especialista, sino también, sobre todo, por el hombre de carne y hueso, su sensibilidad estética y humana, su laboriosidad y su conducta.

De ahí que naturalmente y por estricta justicia, a fines de 1955, se lo designará miembro de la Academia Argentina de Letras, cuando ya integraba varias corporaciones similares del Continente Americano.

Existe actualmente en los medios intelectuales cierta reserva o desconfianza frente a los especialistas en la pureza idiomática, frente a los "gramáticos" y "académicos". Acaso esta actitud sea justa respecto con aquellas que conciben las "normas lingüísticas" como una especie de código eterno, venido no se sabe de dónde, de cualquier lado menos del habla popular y de la escritura de los creadores de talento. En definitiva, el buen decir, el buen escribir, lo hacen quienes dicen y escriben bien, y no se dice y escribe bien por el hecho de acomodarse a las "reglas". Pero estas objeciones no caben para Luis Alfonso, cuya preocupación por la limpieza idiomática nunca fue pedante ni acartonada.

Alfonso era tucumano. Venía de una provincia donde las tradiciones lingüísticas permanecen relativamente puras. Cursó en su ciudad natal los estudios secundarios y se graduó en las Facultades de Filosofía y Letras de Buenos Aires y de Humanidades de La Plata. Brillante alumno, eximio profesor, la investigación y la docencia ocuparon sus días.

PRIMERA NAVE CRIOLLA

Algo que forma parte de la historia naval criolla. La primera nave construida en estas tierras fue la San Cristóbal de la Buenaventura con la que Juan de Garay llegó a las costas del Plata.

Fue diseñada y construida en Paraguay mientras se preparaba intensamente la travesía. Fue también la primera nave criolla que atravesó el océano para llegar a España.

ORIGEN DE BUENOS AIRES

En el nombre actual de la ciudad dicen que influyeron los padres mercedarios de la zona de Cagliari (Cerdeña, Italia). Allí se venera la imagen de Nuestra Señora del Bon Aira (del buen aire).

EL PATRONO

Juan de Garay nombró patrono de la "Ciudad de la Santísima Trinidad (como él la llamara en primera instancia) a San Martín de Tours. Con esa designación le nació el primer conflicto. Muchos de sus acompañantes lo discutieron por el origen francés de la imagen religiosa.

LA SEGUNDA FUNDACION

¡QUE vieja es y que tan joven parece! Musa inspiradora de muchos poetas. Romántica acuñadora de hermosas y trágicas historias. Buenos Aires... Buenos Aires. ¡Qué vieja es y qué tan joven parece! El almanaque le va marcando un cumpleaños más. Serán cuatrocientos del arribo de los primeros marinos a esta tierra acogedora. Sus moradores se aprestan a agasajarla. Ella se pondrá sus mejores galas, acunará en su regazo la antología de sus mejores estrofas y evocará su nacimiento con una profunda y sentida lágrima. Mientras, se entremezclará la melodía de aquella guitarra española y de este bandoneón nostálgico. ¡Qué vieja es y qué tan joven parece!

CON POLEMICAS

Es el cuarto centenario de la Segunda Fundación de Buenos Aires. Y tras la afirmación quedarán las duras polémicas de los revisionistas. Aquellos que encontraron que Pedro de Mendoza no cumplió con las Leyes de Indias: que se contentó con hacer un simple "asentamiento". No hubo ni árbol de la Justicia, ni claro en la hierba, ni espada desenvainada para discutir la posesión a cualquier pretendiente, ni declaración de fundación en nombre del rey, ni constitución de Cabildo y, que si lo hizo no hay antecedente.

Pero los porteños, los argentinos, estamos acostumbrados más allá del bisturí de la historia a señalar a Pedro de Mendoza como el de la primera fundación y ésta que evocamos, la de Garay, como la segunda.

Esa segunda fundación que ha puesto resplandeciente a Buenos Aires. Esa Buenos Aires que nació el 11 de junio de 1580, cuando Juan de Garay culminó su periplo desde Paraguay hasta el Plata pasando por el nacimiento de Santa Fe. Así como al pasar, buscando el sueño más grande, el de crear una colonia junto a ese río que viera morir a Solís y Pedro de Mendoza.

Ordenó que la ciudad se llamara "Ciudad de la Trinidad" y nombró alcaldes ordinarios a Rodrigo Ortiz de Zárate, Gonzalo Martel de Guzmán y como regidores a Pedro de Quirós, Diego de Olavarrieta, Antonio Bermúdez, Luis Gaytán, Rodrigo de Ibarrola y Alonso de Escobar.

Juan de Garay eligió para Plaza Mayor a la actual Plaza de Mayo. Las Leyes de Indias en su Libro IV Título VII, Ley IX estipulan lo siguiente: "La forma de la Plaza Mayor debe ser diseñada en cuadro prolongado que por lo menos tenga de largo una vez y media de su ancho, porque será más a propósito para las fiestas de a caballo y otras..."

Garay se ajustó estrictamete a lo que le fijaban las Leyes de Indias. No eligió un lugar muy alto (por la molestia de los vientos y dificultad de servicio y acarreo) ni muy bajo (porque suelen ser enfermos). Fundó la ciudad en un lugar medianamente elevado.

Ese marino vasco había cumplido su gran sueño. Ese que comenzó a elucubrar en Paraguay. Formó una expedición de 64 personas y se lanzó a la dura conquista. Lo hizo bajando por el río Paraguay y luego por el Paraná a bordo de la carabela San Cristóbal de la Buenaventura.

Por tierra eran arreados unos 1.000 caballos, 500 vacas y otros ganados menudos. Fueron 3 meses de larga travesía, pero allí estaba él desenvainando la espada, cortando hierbas y tirando cuchilladas para gritar con las venas desencajadas y el rostro inflamado por la emoción que la fundaba en nombre del rey.

Juan de Garay permaneció en el lugar aproximadamente 3 años. Promediando 1583 realizó una expedición a Santa Fe. Fue la última aventura del intrépido navegante.

Los indios de la zona lo atacaron muy cerca del río Baradero dándole muerte. El navegante vasco de aquel sueño maravilloso sucumbió, pero no su más grande obra.

Buenos Aires heredó su intrépida manera de afrontar la vida. Buenos Aires es una ciudad enorme, pero no fría. Tiene un romanticismo que le viene de la cuna. Fue arrullada por guitarras españolas y ahora sueña junto a un bandoneón. Mil poetas le han cantado, mil poetas le seguirán cantando. Una vez, un día, un navegante vasco le dijo ¡vive! y desde ese entonces Buenos Aires no se ha detenido. Está allí, mirando el Plata como si no se resigna ra a descartar el regreso de su padre.

UN TESORO SUBMARINO QUE SUSCITA CODICIA

LOS argentinos hemos adquirido en las últimas décadas (y sobre todo en los últimos años) una conciencia marítima. Abiertos al comercio mundial, hijos de un pueblo marinero, éramos mentalmente "meditarráneos". Vendíamos FOB y comprábamos CIF: lo que ocurriera más allá del puerto de embarque de nuestras exportaciones y del puerto de desembarque de nuestras importaciones, ya no nos concernía. Aunque Manuel Belgrano, fundador de nuestra escuela de náutica, había dicho que un país sin flota mercante propia era un país sin soberanía, recién a principios del presente siglo "los gauchos" se pusieron al timón.

Hoy, la promoción de una gran industria pesquera que complemente y emule nuestras producciones tradicionales, es un tema que interesa al hombre de la calle. Nuestra proyección hacia la Antártida se ha convertido en bandera de realización nacional, pues ese es el continente del siglo XXI. Un chico de los grados superiores sabe que nuestra plataforma submarina alberga incalculables reservas de petróleo, y que ese patrimonio debe ser defendido, pues es fuente de grandeza y prosperidad.

La Patagonia ha dejado de ser una región remota, ajena a la geografía conocida y "vivida" de las 14 provincias históricas, y se ha incorporado definitivamente al sentir nacional. Los recientes conflictos sobre tierras y mares australes, a partir del infausto laudo británico del Beagle, generaron una ejemplar movilización material y espiritual de los argentinos, militares y civiles.

Todos estos temas se encuentran estrechamente interrelacionados: poder naval para la paz y para la guerra (siempre defensiva), aprovechamiento económico del mar y plataforma, soberanía antártica, defensa de nuestra integridad territorial por el cumplimiento estricto del principio bioceánico haciendo flamear la enseña patria sobre el rocoso Cabo de Hornos.

Y, naturalmente, la inclaudicable reivindicación de las Malvinas. La presencia británica en las islas usurpadas tuvo en el pasado una importancia estratégico-militar para el imperio, pero hoy asume renovada importancia económica, a costa de los intereses argentinos. Que ese imperio haya procurado quebrantar el poder austral argentino mediante el ignominioso laudo del Beagle, apenas puede sorprender. Débiles en el sur, la usurpación se facilita y perpetúa. Malvinas, Antártida, Beagle y archipiélagos australes, son eslabones de una misma cadena. De ahí que la cuestión Malvinas trasciende su pura dimensión local para inscribirse en un cuadro general de carácter político, militar y económico.

PLATAFORMA CONTINENTAL

Cubierta por las aguas del Atlántico, a 200 metros de profundidad, existe una Argentina entrañablemente cara para los argentinos: la plataforma continental, la porción sumergida del país cuya superficie totaliza casi un millón de kilómetros cuadrados, una de las mayores plataformas continentales del mundo.

Según las informaciones científicas, si a esa plataforma se le suma el talud y la emersión, la superficie total cubriría la misma extensión de la superficie continental del país: **3.000.000 de kilómetros cuadrados.**

Un nadador biónico tendría que recorrer 500 kilómetros antes de alcanzar el borde del talud de la plataforma de 140 metros de profundidad, que en la Antártida alcanza los 350 metros. El relieve, extremadamente suave, reproduce lo que hace milenios constituía la línea de costas. No obstante la leve pendiente, un sistema de escalones desciende en profundidad de Norte a Sur. Frente a la costa bonaerense se halla el primer escalón de aproximadamente 35 metros; frente a Río Negro y Chubut el segundo escalón, de 80 metros; luego hay otro de 110 metros y finalmente el último abismo, de 140 metros, que describe un arco alrededor de las Islas Malvinas.

Esta espectacular geografía es permanentemente estudiada por un equipo de ingenieros, geólogos y marinos del Servicio de Hidrografía Naval, organismo dependiente de la Secretaría de Marina.

INMENSAS RIQUEZAS

Se sabe que entre los recursos no renovables que posee la plataforma austral argentina se encuentra el preciado petróleo, codiciado elemento que promueve o empobrece a las naciones y que hoy más que nunca —merced al problema suscitado en Medio Oriente y a la escacez de hidrocarburos— se encuentra en la mira de ls grandes potencias.

En nuestra plataforma se han detectado importantes cuencas sedimentarias (verdaderas "palanganas" de oro negro) conocidas como las del Salado, Colorado, Valdés, San Jorge, Magallánica, Banco Burwood y Marina Austral. A éstas se agrega todo el paquete sedimentario del talud y la emersión. Además, en el lecho de la cuenca existe fosforita, acumulada por concentración de los fosfatos disueltos en las aguas oceánicas, roca importantísima para la fabricación de fertilizantes para el agro. Y los nódulos de manganeso, acumulaciones depositadas en los fondos oceánicos en forma de nódulos o esferas.

En cuanto a los recursos renovables, aparece en primer lugar la pesca. Sobre una existencia de población estable de peces que se eleva a 10 millones de toneladas en nuestro margen continental, podrían extraerse anualmente, sin depredación, dos millones, lo cual nos colocaría en un cuarto o quinto lugar después de Japón, Perú y Noruega.

Las investigaciones han demostrado asimismo que las zonas marítimas comprendidas dentro de las 200 millas alrededor de las Islas Malvinas, podrían contener las mayores reservas mundiales de proteínas (krill), de algas, una de las mayores riquezas pesqueras y de fauna marina (pescadilla azul, trucha marrón y trucha marina, morsas y lobos marinos), y una fabulosa fortuna en hidrocarburos y gas.



El rompehielos General San Martín, en plena acción en el sur

El famoso krill es un macrorganismo semejante a un pequeño camarón, de hasta seis centímetros de largo, que posee un gran contenido de proteínas. Era el alimento de las ballenas, cada una de las cuales consumía más de una tonelada por día. Pero como las ballenas han casi desaparecido debido a la depredación pesquera practicada por las grandes potencias, la FAO calcula ahora que hay 200 millones de toneladas de población estable de krill, lo que superaría las posibilidades totales de la pesca en el mundo.

EL MAR NUESTRO DE CADA DIA

Los argentinos estamos obligados a vivir la obsesión del mar. Una obsesión generosa, firmemente vinculada con la realidad. Lo cual dista mucho del capricho o exceso afectivo. En este punto, corresponde echar una ojeada al "mapa mundial en su proyección cenital con centro en Buenos Aires" que confeccionara el Servicio de Hidrografía Naval, para comprender la auténtica situación del país respecto del mundo.

La tierra de los argentinos se nos muestra como una gran península de forma triangular cuyo vértice mayor apunta directamente a la Antártida. Un triángulo irregular cuya base se suelda al espacio suramericano y configura tres ámbitos geohistóricos y geopolíticos claramente diferenciados. Uno es el eje andino estrechamente vinculado con la antigua línea del Alto Perú y que responde a la situación NW respecto de Córdoba, la que podría considerarse como la faja de transición.

Otro es el eje fluvial, cuyos intereses encierran el espacio conocido como la Cuenca del Plata. El tercero, en cambio, se trata de un eje definidamente marítimo que, abarcando la Patagonia y la plataforma continental, alcanza el centro de la Antártida Argentina. Este espacio que, por otro lado cubre desde las altas cumbres cordilleranas hasta por lo menos el límite de las 200 millas al Este de las Malvinas y del Arco Antillano Austral, denota una naturaleza marítima por excelencia y es, con todo, la porción más dilatada del patrimonio geográfico nacional.

Junto con la incalculable riqueza potencial de sus mares y fondos, el ámbito denota un decisivo valor estratégico si atendemos a la circunstancia de que entre el continente suramericano y el sector Antártico Argentino se halla el único paso factible para naves de gran porte entre ambos océanos, valor que se acrecentará con el paso de los años y la evolución previsible de los conflictos por el poder mundial.

De la potencialidad de la Patagonia ya es ocioso insistir. Más no lo es en lo que hace a la plataforma continental que —como queda dicho más arriba— estando entre las más extensas del mundo posee una aptitud tal para la producción de alimentos, materias primas y combustibles, que lo menos que puede esperarse de su explotación racional e intensiva es que haga de la Argentina una potencia de primer orden.

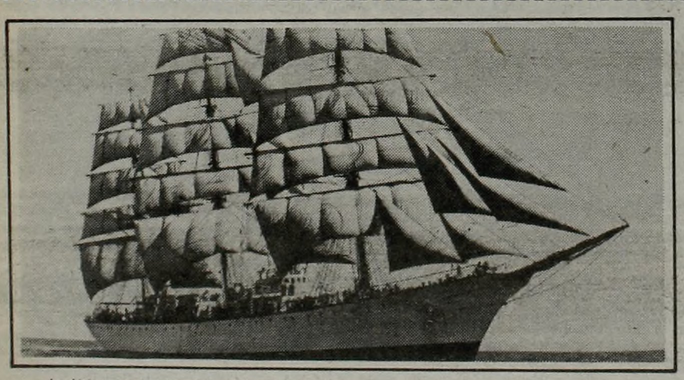
Conviene hoy más que nunca que los argentinos tomen conciencia de esa realidad, en un mundo donde muere de hambre una de cada ocho personas a pesar de los declarados y ruidosos derechos humanos; donde ya se avisora el agotamiento del petróleo y el límite de las fuentes de energía tradicionales, y donde la lucha de los grandes poderes por el control de las materias primas y la energía, bien puede establecer tiempos de luto, dolor y humillación para quienes poseyéndolas permanezcan débiles.

De los tres integrantes geopolíticos que componen la República Argentina, el factor oceánico (si incluimos la Patagonia y el Sector Antártico) cubre una superficie de 8.500.000 kilómetros cuadrados de los cuales 6.000.000 largos configuran el Mar Argentino. Y si a lo dicho agregamos que prácticamente el 90% del intercambio con el exterior se concreta por vía marítima, queda definido, sin duda alguna, el monto de los intereses que debemos resguardar y la predominante condición marítima del país.

Durante muchas décadas a partir de principios del siglo pasado, la Argentina, no obstante esa proyección marítima, fue, culturalmente hablando, un país "mediterráneo", pues abandonaba a otros la gestión naval de sus vínculos con el mundo, y sus ricas praderas parecían eximir de toda preocupación pesquera.

Pero esa vieja conciencia cristalizada debe transformarse y adquirir los horizontes del mundo en el siglo XXI. Esta nueva conciencia no brotará espontáneamente, sino como resultado de un esfuerzo y de una decisión firmemente encaminados al logro de sus fines trascendentes.

Es preciso insistir, por lo tanto, en el destino oceánico de nuestra Patria.



La última etapa en la formación de los oficiales de la Armada Argentina se cumple en la Fragata **Libertad.** *A bordo de ese buque escuela se completa el arte de navegar que se obtiene formando los hábitos marinos, que afirman y ratifican la ciencia y la técnica aprendidas en la Escuela Naval Militar.*

La **Libertad** —construida totalmente en la Argentina— posee el record mundial del cruce del Atlántico Norte a vela. Desplaza 3.720 toneladas. Su eslora es de 91,75 metros manga 14,31 metros, puntal 11 metros y calado 6,65 metros. Tiene 27 velas en aparejo con una superficie total de 1.652 metros cuadrados. La velocidad máxima alcanzada fue de 18,5 nudos. Se registró en octubre de 1966.



El 9 de julio de 1817, al celebrarse el primer aniversario de la declaración de la Independencia, zarpa del puerto local la fragata "La Argentina", comandada por el célebre Hipólito Bouchard. Durante dos años el velero cumplió un viaje de corso llevando el pabellón nacional por los más remotos confines.

Otros marinos ya lo habían hecho antes, como el capitán Toll y Bernardet, que llegó a la India; el almirante Brown que izó la bandera en El Callao por primera vez el 17 de abril de 1815 y Taylor, en la Fortaleza.



Durante décadas, la Fragata Sarmiento, buque escuela de la Armada Argentina, simbolizó el denuedo y la aventura. Todo el país, desde los laboriosos cuadernos escolares, se veía reflejado en el estupendo velero. Era el nexo viviente entre la vieja marinería y las modernas técnicas navales nacidas del acero, el carbón y el petróleo. Hoy, convertida en museo flotante, sigue concitando la reverencia de los argentinos.

LA ANTARTIDA, EL CONTINENTE DEL SIGLO XXI

ORO NEGRO Y PROTEINAS

En un mundo donde millones de personas padecen hambre y avanza la crisis energética, la Antártida ha despertado la codicia de las grandes potencias.

LA Antártida, ese último desierto indómito del globo, la región más atrasada del planeta, fue hasta no hace mucho —y desde la Segunda Guerra Mundial— un área de interés meramente militar y defensivo. En términos estratégicos se procuraba que el enemigo no la usara militarmente, razón por la cual fue neutralizada por el Tratado Antártico de 1959. Pero a partir de los graves problemas suscitados con el petróleo y de los conflictos en *Medio Oriente, las grandes* potencias empezaron a considerarla en términos económicos.

Una reciente encuesta geológica norteamericana considera que el seno Antártico almacena el equivalente de **45.000 millones de barriles de petróleo y 115.000 millones de pies cúbicos de gas.** Las mayores posibilidades de encontrarse con el hidrocarburo se dan en la plataforma submarina y dentro de ésta, se han indicado tres grandes áreas como presuntas cuencas petroliferas: Mar de Weddell, la de Bellinshaussen y la del Mar de Ross.

MAS RIQUEZAS

Por supuesto que no solo petróleo hay en la Antártida y de acuerdo con estudios realizados a solicitud de la Dirección de Minas, se pueden esperar yacimientos de oro, cobre y plomo, a semejanza de lo que ocurre en la cordillera fueguino-patagónica. En lo que respecta a alimentos, la Antártida es también uno de los grandes reservorios de proteínas todavía inexplotadas por la humanidad. Para un mundo donde subsisten aún grandes sectores sumergidos en el hambre, la existencia de 200 millones de toneladas de krill en la Antártida habla a las claras de su trascendencia económico-social.

Las riquezas de una parte importante del subsuelo antártico —el sector del continente glacial del hemisferio meridional— han sido reivindicadas por la Argentina, que no está dispuesta a ceder sin más ni más a la pretensión aventurada de quienes reclaman ahora ante el anuncio de la existencia de depósitos provechosos, cuando no se ocuparon como la Argentina de establecer servicios, asientos y vinculaciones en aquellas tierras lejanas del continente propiamente dicho de las que no se pensaba obtener ventajas materiales, por aquel entonces, invisibles.

SOBERANIA

La soberanía antártica argentina, a su vez, es parte de su dominio sobre las inmensas tierras y mares que se extienden desde Tierra del Fuego hasta el Polo Sur, abarcando hacia el Este las islas Malvinas, las Georgias del Sur, las Sandwich del Sur, las Orcadas del Sur y las Shetland.

Es el propio almirante Guillermo Brown quien, al navegar en su expedición de corso hacia el Pacífico, llega a los 65° de latitud sur en 1815, es decir, que el creador de la Armada también en ese aspecto señaló la ruta a seguir a las futuras generaciones. Luis Piedrabuena, a bordo del Davison, también visitará la región antártica 33 años más tarde, y ya en este siglo, Julio Irízar al mando de la corbeta Uruguay, llegará nuevamente hasta el sector antártico para rescatar a la expedición del doctor Otto Nordenskjold.

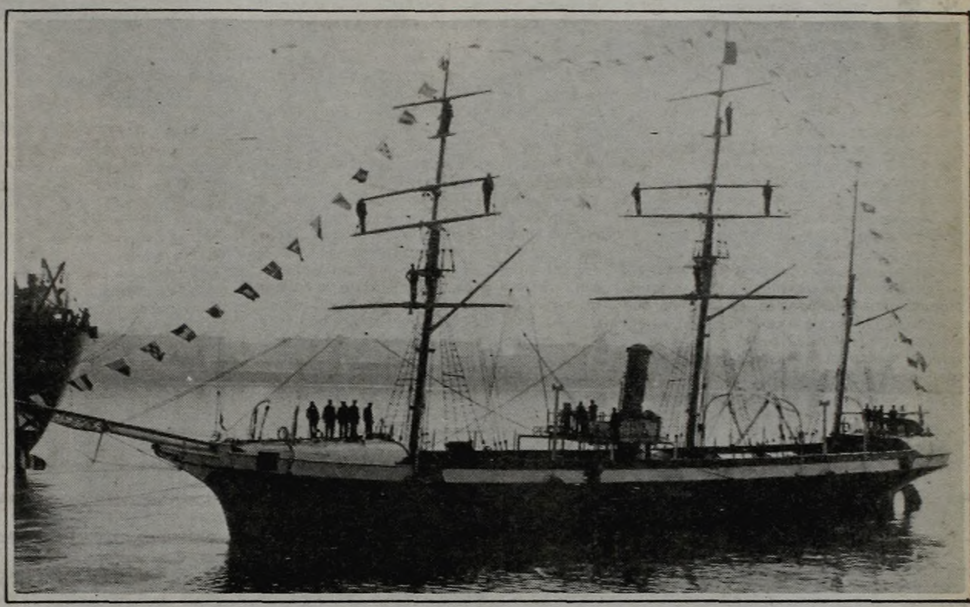
La Armada Argentina es la institución pionera en la región más austral del mundo, ya que en forma ininterrumpida está establecida en el primer asentamiento en las islas Orcadas. Solo muchos años después otros países se asentarían en la zona en forma permanente para realizar estudios científicos de la Antártida. Esa unión de la Armada a la Antártida se ha visto reforzada por la presencia de efectivos del Ejército argentino y de la Fuerza Aérea, que comparten con los científicos y técnicos de la Dirección del Antártico, las penurias y esperanzas diarias de tratar de desentrañar los misterios que aún guarda.

En 1895 el gobierno argentino *decidió la instalación de* un observatorio magnético y meteorológico en la Antártida. Su principal propulsor fue el entonces teniente de navío Horacio Ballvé, quien actuó hasta dejar instalado, en 1902, el Observatorio de la isla Año Nuevo, al norte de la isla de los Estados. También Ballve pudo interesar al doctor Otto Nordenskjold para que incorporase a su expedición al joven alférez de fragata José María Sobral, oficial argentino nacido en 1880 en la provincia de Entre Ríos.

Los expedicionarios, atrapados luego por los hielos, fueron rescatados épicamente por la veterana y pequeña corbeta Uruguay, al mando del teniente de navío Julio Irízar, cuyo nombre ha sido ahora impuesto al más moderno rompehielos con que cuenta nuestro país. Al año siguiente la corbeta volvió a la Antártida en busca de la expedición Charcot, pero su ayuda no fue necesaria. No obstante, realizó importantes tareas científicas y de exploración.

SIMBOLOS

Sobral y la Uruguay se convirtieron desde entonces en dos símbolos de la soberanía argentina en el sector que nos pertenece en el sexto continente. En febrero de 1904 se iza la bandera nacional en la isla Laurie y desde entonces la ocupación argentina es la más antigua y permanente en la Antártida de todas las efectuadas por las demás naciones.



La Corbeta Uruguay, una reliquia de la Armada Argentina que supo navegar por los hielos de la Antártida para brindar socorro a expediciones científicas extraviadas.

La estación meteorológica establecida allí dependía de la oficina Meteorológica Nacional del Ministerio de Agricultura. Hugo Acuña, un miembro de la dotación, fue el encargado de la estafeta postal, la más antigua también de la Antártida. A partir de ese momento, la actividad nacional en la región comenzó a ser incesante, tanto en apoyo de las actividades marítimas como en las científicas.

En mayo de 1927, en el *observatorio de la isla Laurie*, se inauguró la primera estación radiotelegráfica oficial en la Antártida. El teniente de navío Eduardo Lanusse realizó los primeros vuelos argentinos sobre la región polar y la campaña de verano de 1946 fue una de las fundamentales en la acción de la Armada en la Antártida.

MANIOBRAS

En febrero primero y luego en noviembre de 1948, parte de la Flota de Mar se trasladó al sexto continente y realizó maniobras navales. Continuaron después las campañas antárticas, pero ya en estrecha colaboración con las otras dos fuerzas armadas. La aviación naval estuvo representada en todas ellas con aviones y helicópteros y la hazaña que adquiere extraordinarios relieves para ese cuerpo fue el vuelo efectuado hasta el Polo Sur el 18 de diciembre de 1961, por dos aviones vetustos Douglas C-47 diseñados durante la Segunda Guerra Mundial, al mando del entonces capitán de fragata Hermes Quijada.

Es decir, sin lugar a dudas, la Armada Argentina realiza desde principios de siglo un extraordinario esfuerzo para afianzar la soberanía nacional y completar el conocimiento de una de las regiones del planeta donde, según autorizadas investigaciones, se juega la supervivencia de la humanidad. ¡Una región dramática y decisiva!

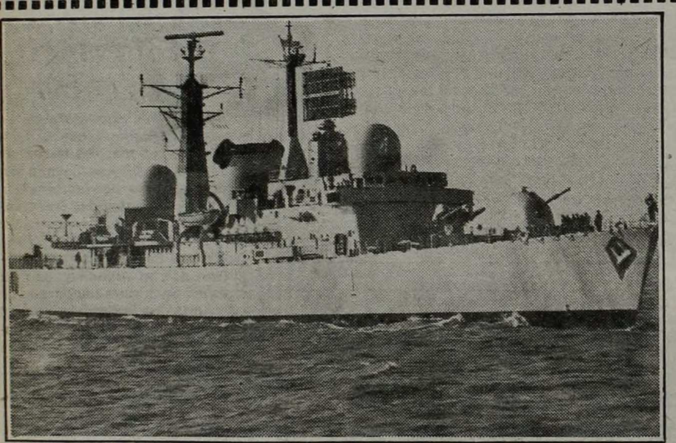
CUSTODIOS DE LA

Las armas navales velan la paz, en alerta permanente para preservar la riqueza del país. Nervios latentes ante cualquier intento de violar nuestra soberanía.



Una minúscula parte de nuestra Flota de Mar ilustra estas páginas. El poder naval argentino creció a este nivel para poder estar permanentemente alerta, preservando las extensas regiones marítimas que por su riqueza pueden desencadenar la


CRUCERO "GENERAL BELGRANO"


Vista del Hércules, cuyo gemelo se está construyendo en nuestro país.

DESTRUCTOR BIEN CRIOLLO

EL poder naval argentino contará en breve con una modernísima unidad que será incorporada a la Flota de Mar como un aporte de la alta capacidad tecnológica alcanzada por nuestra industria naval. Se trata del nuevo destructor misilístico **Santísima Trinidad,** cuyo alistamiento se encuentra finalizado y luego de cumplida sus pruebas de mar pasará a integrar las divisiones de destructores.

El **Santísima Trinidad,** gemelo del destructor **Hércules** ya en actividad, ha sido totalmente construido en nuestro país, en Río Santiago, en los astilleros y fábricas navales del Estado.

La nave está especialmente diseñada para cumplir operaciones de ataque y defensa, contando con un armamento principal constituido por un lanzador doble de misiles superficie-aire tipo **Sea Dart,** complementado por un cañón de doble propósito, dos ametralladoras y seis tubos lanzatorpedos antisubmarinos, armas que cuentan con un alto rango de fuego y pueden ser operadas a través de computadoras en forma totalmente automática. Además, cuenta con un helicóptero de especiales características para las ofensivas antisubmarinas.

Su planta propulsora está formada por cuatro turbinas a gas de ultimo diseño, correspondiendo subrayar que dos de estas turbinas están destinadas a lograr la máxima velocidad en tanto que las restantes son para marcha de crucero.

Desplaza 3.500 toneladas, contando su eslora total 125 metros, siendo la dimensión de su manga de 14 metros. La potencia total de marcha alcanza a 60.000 BHP. Además, está dotada de sistemas defensivos que le permiten sobrellevar, llegado el caso, la guerra bacteriológica o las radiaciones atómicas.

En otro aspecto, posee óptimas condiciones de habitabilidad para los hombres de su tripulación, contando con equipos de aire acondicionado y detalles funcionales que permiten el mayor confort para la vida a bordo.

Su armamento está gobernado desde una central cuyo núcleo lo constituyen dos computadoras gemelas, encargadas de sistematizar la información recibida por los equipos electrónicos del buque y producir las órdenes de fuego, de acuerdo con programas previamente colocados, según la apreciación que el comando haga de la situación táctica. Asimismo, sus sistemas de control cuentan con automatización casi total.


SUBMARINO "SAN LUIS"

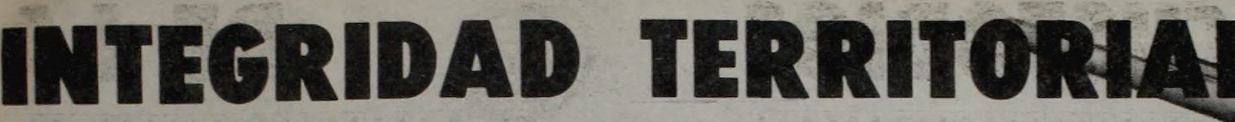

ARA "SALTA"



ARA "BOUCHARD"

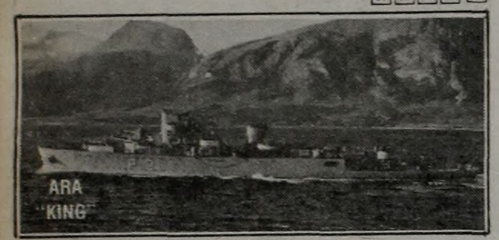

TRANSPORTE "BAHIA AGUIRRE"


FORMACION DE DESTRUCTORES

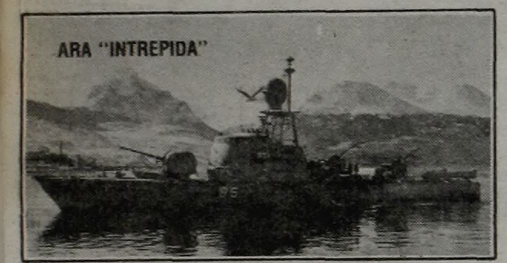


INTEGRIDAD TERRITORIAL

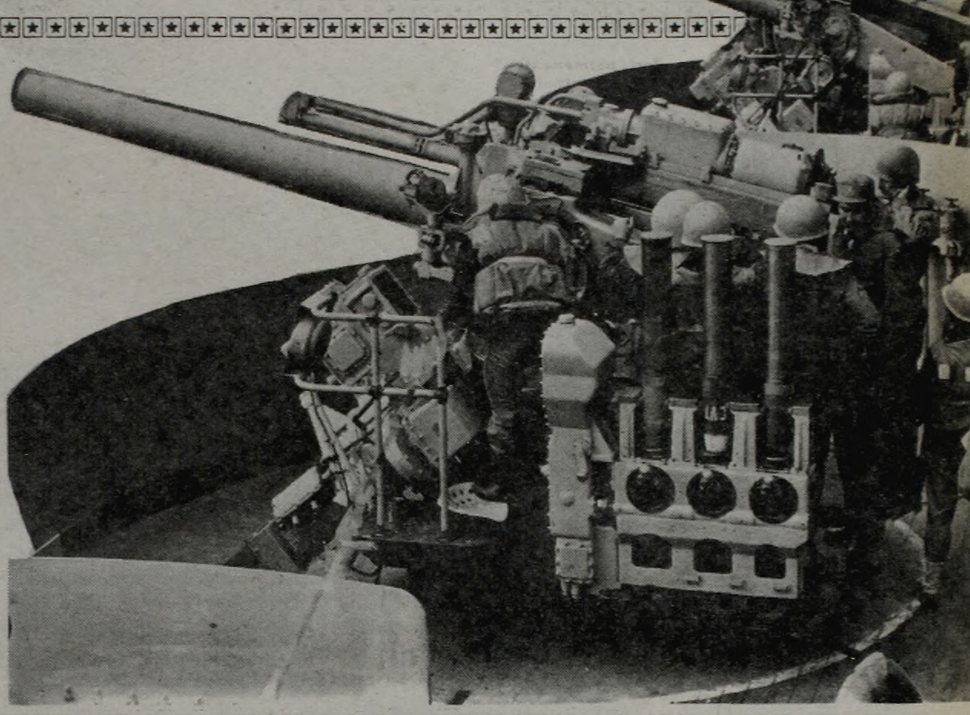
codicia que reina en un mundo en crisis energética y alimenticia. Más de una vez estas naves hicieron tronar su poder de fuego ante el robo descarado de intrusos que violaron las aguas jurisdiccionales del país en procura del robo de riquezas.

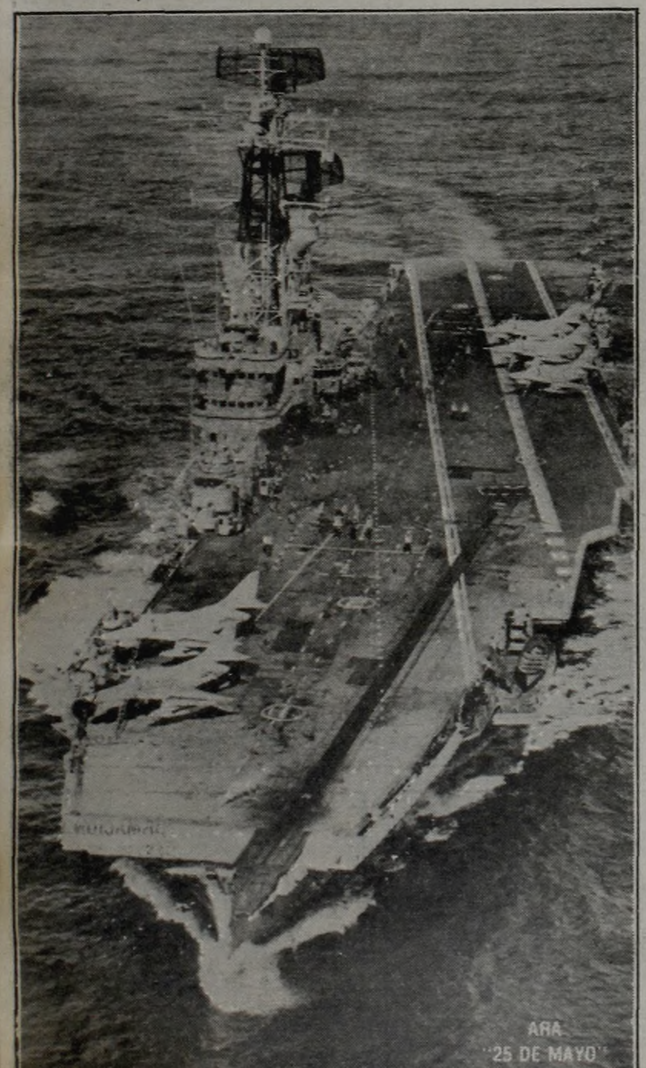


ARA "KING"



ARA "INTREPIDA"





ARA "25 DE MAYO"



ARA "ROSALES"



ARA "PY"



DESTRUCTOR "ROSALES"



DESTRUCTOR PIEDRABUENA

EL ESTANDARTE DE LA PATRIA

EL almirante Brown fue el primero que lució en sus mástiles la enseña de Belgrano: las tomas de Martín García, Arroyo de la China y Montevideo se cumplieron bajo nuestra enseña. De inmediato los corsarios la llevaron al Pacífico, con el mismo Brown, y al Atlántico, con 70 naves de nuestra bandera.

En 1813 la bandera se izó en el Fuerte y el encargado de hacerlo fue el corsarista Tomás Taylor. En 1815 la izó el almirante Brown en el Cabildo, también por primera vez.

El bergantín Palomo al mando del catalán Juan Antonio Toll y Bernardet lo llevó de Ensenada a Calcuta, siendo vista por primera vez en el Océano Indico. Ocurrió de fines de 1814 a fines de 1815.

Cuando el Congreso de Tucumán oficializó nuestro pabellón, la Armada lo llevó a todos los mares. Hipólito Bouchard, el férreo corsario, lo hizo tremolar en los palos de La Argentina, en el Indico, en el Pacífico, y frente a California.

Los pabellones argentinos de Brown, Bouchard y del corsarista Luis Aury fueron inspiradores de la bandera de Guayaquil libre y la de los países centroamericanos. Algunas se modificaron después.

Desde que el general Belgrano izó su bandera inmortal en las baterías de defensa fluvial Libertad e Independencia, la Armada viajó, guerreó, trabajó y plantó los colores azul y blanco en todo nuestro territorio terrestre y marítimo.

Más aun, como inspirada por la invocación del Himno: "Oid, mortales ...", la Armada, desde sus inicios, llevó el símbolo de la Patria naciente a todos los confines del mundo, con su indeclinable mensaje de libertad.

Clamor de Pueblo:

UNA ARMADA PODEROSA

UNA fuerza armada moderna y poderosa siempre significa un alto costo para cualquier país. Y cuando los países soportan altos costos, son los pueblos quienes tienen el derecho a aprobar o no la existencia de una fuerza semejante. De este concepto parte la iniciativa de consultar a exponentes de distintos sectores de nuestro país, respecto de la necesidad de tener una Armada poderosa. Frente a la crisis energética y alimenticia que sufre el mundo y ante la enorme extensión territorial y la fabulosa riqueza de los mares, la Argentina es uno de los países más codiciados del planeta. Y partiendo de esa reflexión se preguntó a las distintas personas entrevistadas ¿Quiere para nuestro país una Marina de Guerra poderosa?



ROBERTO DE VICENZO

golfista

Sí. Necesitamos una Marina poderosa. Todos los países deben tener una Armada poderosa. A medida que el mundo avanza, nadie puede quedar detenido, fundamentalmente una fuerza naval.



CARLOS MARCELO VALDIVIA

29 años, casado, oficial soldador

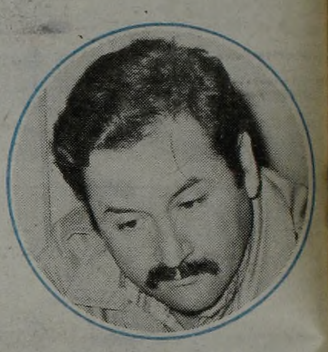
Creo que tenemos que tener una Armada muy grande. Se debe ampliarla, pues nuestro litoral atlántico es enorme.



VILMAR SANGUINETTI

jockey

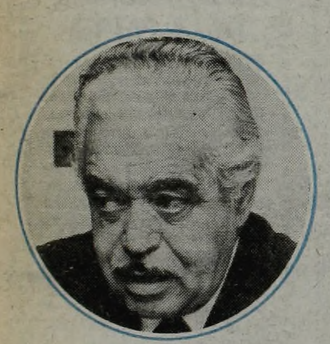
Este país, cuya nacionalidad he adoptado y donde encontré paz y trabajo, merece una Armada que sea orgullo del continente y el mundo, equipada con todos los adelantos tecnológicos.



CARLOS GONZALEZ

36 años, casado, tornero

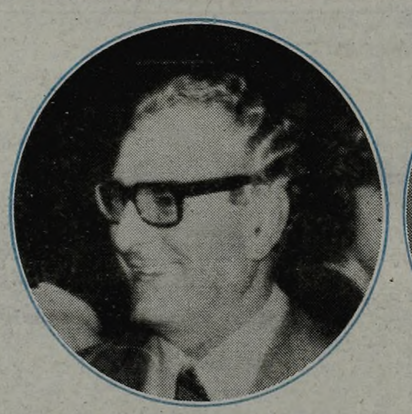
Pienso que debemos tener una Marina grande, con mucha fuerza, igual que las otras instituciones armadas, para poder solidificar nuestros derechos y sentarnos a la mesa de las discusiones.



PROSPERO VICTOR CONSOLI

presidente de Argentinos Juniors

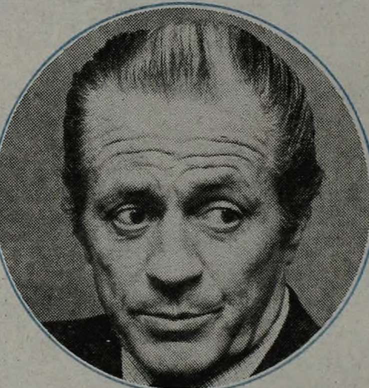
Estoy de acuerdo con una Marina poderosa. Cuanto más poderoso se es, más respeto prodiga el mundo. Nuestro país merece respeto.



RICARDO PASCUAL PETRACCA

54 años, presidente de Vélez y vicepresidente de la Cámara de Vivienda Económica

Quiero una Armada poderosa, que asegure nuestra soberanía en el litoral marítimo, fuente de tantas riquezas y para que todos los países del mundo nos respeten como merecemos.



ALFREDO FRANCISCO CANTILO

ex presidente de AFA

Sí, debemos contar con una Marina poderosa para defender nuestras enormes costas y el mar territorial. Además, es una fuerza que debe contar con los elementos más modernos de defensa.



RUBEN PADILLA

45 años, casado, empleado bancario

Entiendo que si existiera una nueva Guerra Mundial, recién entonces correrían peligro nuestros caudales alimenticios y energéticos. Debemos admitir que hemos sido descuidados con nuestro territorio.




JORGE SPALNIK

32 años, médico radiólogo

Yo quisiera una fuerza naval muy poderosa, que no ofreciera a los extranjeros ninguna duda sobre nuestra capacidad defensiva para hacer valer nuestros incuestionables derechos.



JOSEFA BLANCA ITURRASPE

26 años, casada, ingeniera civil:

"La crisis que se cierne sobre el mundo tiene perfiles dramáticos, sobre todo en materia de energía, e indudablemente en el rubro alimentación. Es cierto que esto provoca —puntualizó— que la Argentina se torne en consecuencia una zona del planeta codiciada".

"La demanda de víveres en toda época fue grande y en estos tiempos resulta cada vez mayor. Y en la medida que no estructuremos —explicó— una adecuada respuesta, nos veremos en problemas dado que van a dejar de pedir para venir a tomarlo. Esto sucedió varias veces y no se puede seguir desconociéndolo. Me refiero a la explotación eficiente de nuestra plataforma submarina, rica en especies".

"Esto ya ha tenido sus consecuencias y el caso más típico es el que estamos viviendo con Chile y sus habitantes. Porque no es solo —entiendo— un problema de territorio sino de las riquezas que se encuentran en esos límites geográficos".

"Obviamente que como mujer y futura madre, nunca quisiera una contienda bélica, pero si se tratara de defender lo nuestro, quiero decir nuestra soberanía, muchos tendríamos que cerrar los ojos y pedir a Dios que no sea muy cruento el hecho".

"Yo sobre armamentos y fuerzas soy una profana, pero no por eso dejo de entender que como lo hacen otros países, debemos nosotros también tener una Armada Nacional fuerte y poderosa. No sé si con eso bastaría, pero que muchos argentinos estaríamos más tranquilos".



CELIA SAIEG

40 años, empleada de comercio

Somos un país rico; muchos se nos van a venir encima. Creo que las Fuerzas Armadas, las tres, no solo la Marina, deben estar preparadas y ser poderosas para defender lo nuestro.